

Registro de Navios e Bandeiras de Conveniência

Mário Ferreira dos Santos¹

PROLEGÔMENOS NECESSÁRIOS EM SÍNTESE

O navio é uma coisa e um objeto de direito de propriedade².

E sendo coisa, a discussão doutrinária está sedimentada, pois a conclusão é que é coisa móvel.

“Os navios, sobre que em direito anterior se discutia se eram móveis ou imóveis, foram, há muito, caracterizados como coisa *móvel* (Clóvis Beviláqua), não tendo mais qualquer interesse a discussão”³.

Da mesma forma que em Direito Civil individualizamos a pessoa natural, através do nome, estado e domicílio, em Direito Marítimo, há a necessidade de individualizar os navios, como consequência lógica de ser, repita-se, um objeto de direito de propriedade. Após a individualização, que se dá pelo nome, classe, tonelagem e arqueação, é necessário proceder o registro do mesmo.

Com o registro, o navio ganha a nacionalidade e o direito de içar a bandeira do Estado de registro, que é aquela bandeira da popa.

PRINCÍPIO DA NACIONALIDADE DE NAVIOS

Em relação ao princípio da nacionalidade de navios, dois aspectos hão de ser analisados:

- ✓ O primeiro é imanente ao direito interno. Está vinculado às condições que são impostas pelo Estado, de utilização da sua bandeira;
- ✓ O segundo está intimamente ligado ao direito internacional, visando a organização da juridicidade em alto-mar e atrela ao ordenamento do Estado que o navio está registrado;

No que tange ao direito interno, atribuir a nacionalidade está atrelada a alguns pressupostos, como por exemplo, o regime jurídico.

O regime jurídico é pressuposto de maior relevância, pois existe a necessidade de termos sintonia entre o ordenamento interno do Estado da bandeira, na inevitável resolução de problemas e conflitos que surgem com a própria expedição marítima, bem como da atividade náutica⁴.

¹ **MÁRIO FERREIRA DOS SANTOS** é advogado desde 1987, Professor Universitário desde o final da década de 1980, tendo ministrado aulas em diversas disciplinas na Universidade Lusíada e no Centro Universitário Monte Serrat, ambas em Santos, é Mestrando em Direito Internacional na UNISANTOS.

² MARTINS, Eliane Maria Octaviano. *Curso de direito marítimo*, v.1, 3.ed. Barueri, Manole, 2008.

³ PEREIRA, Caio Mario da Silva. *Instituições de direito civil*, v.1, 20.ed. Rio de Janeiro, Forense, 2004.

⁴ MARTINS, Eliane Maria Octaviano. *Curso de direito marítimo*, v.1, 3.ed. Barueri, Manole, 2008.

“O pavilhão nacional, que o navio arvora, simboliza sua nacionalidade e indica o Estado cujo regime jurídico está submetido e é nessa idéia que se considera o navio como porção flutuante ou como prolongamento do país a que pertence, e de que defluem conseqüências consideráveis. Primordialmente, tem direito à proteção das autoridades administrativas, civis e militares, do país a que pertence a assistência dos navios de sua marinha de guerra, devendo reciprocamente, obediência às ordens do Governo, submissão à vigilância dos navios de guerra e às instruções dos seus agentes consulares.” (Azevedo Santos, 1968, p.43)⁵”

Na mesma linha:

“O direito internacional reconhece a jurisdição do Estado sobre os navios arvorando a sua bandeira, bem como sobre as pessoas que nestes se encontrem, e o navio como propriedade de seus nacionais.”⁶

E ainda:

“Os navios em alto-mar encontram-se sujeitos à jurisdição do Estado cujo pavilhão arvoram. Esta norma se aplica a todos os navios.”⁷

Facilima então a aceitação de que a proteção diplomática está atrelada ao aspecto ligado ao direito internacional.

RESPONSABILIDADE DOS PROPRIETÁRIOS DE NAVIOS

A responsabilidade dos proprietários de navios, podem ser:

- ✓ a direta, ou seja, aquela imputável por sua ação ou omissão;
- ✓ a indireta, que é caracterizada por aquela imputável pela ação ou omissão dos seus mandatários ou representantes;

É necessário lembrar que proprietário do navio é quem detém o direito de propriedade e armador é quem tem a gestão náutica do navio.

Se o navio for armado e explorado por uma pessoa física aparece o armador-proprietário. Em outra hipótese, se a propriedade do navio for de uma pessoa jurídica aparecerá o armador-gerente. Os atos por este praticados estão diretamente vinculados aos limites do mandato e do objeto social.

Nestas hipóteses, os tribunais tendem a consagração da responsabilidade do risco profissional (objetiva – independente de culpa).

⁵ MARTINS, Eliane Maria Octaviano. *Curso de direito marítimo*, v.1, 3.ed. Barueri, Manole, 2008.

⁶ G. E. do Nascimento e Silva, Hildebrando Accioly, Paulo Borba Casella. *Manual de direito internacional público*, 17.ed. São Paulo, Saraiva, 2009.

⁷ MELLO, Celso D. de Albuquerque, *Curso de direito internacional público*, 14.ed. Rio de Janeiro, Renovar, 2002.

Em outro caso, o armador responderá pelos atos do comandante, pois este é o preposto daquele. Já em relação aos atos e omissões do comandante no que diz respeito a gestão náutica do navio, a responsabilidade é pessoal do comandante.

LIMITAÇÕES DE RESPONSABILIDADE

Aqui temos duas variantes doutrinárias:

- ✓ A que varia do sistema Inglês que prega a responsabilidade pessoal limitada;
- ✓ A variante que prega a responsabilidade limitada, porém não pessoal;

Com as “bênçãos” da segunda variante, nascem dois sistemas:

- ✓ O germânico que limita a responsabilidade ao valor do navio e do frete;
- ✓ O latino cuja limitação é exercida pelo abandono liberatório⁸;

CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A UNIFICAÇÃO DE CERTAS REGRAS RELATIVAS À LIMITAÇÃO DA RESPONSABILIDADE DOS PROPRIETÁRIOS DE EMBARCAÇÕES MARÍTIMAS, BRUXELAS, 1924 E 1957⁹

Existia a necessidade de se ter uma legislação uniforme sobre a limitação de responsabilidade.

A Convenção de 1924, procurou uma conciliação entre o que já foi estudado acima {responsabilidade pessoal limitada (sistema inglês)} e {responsabilidade limitada não pessoal (sistema latino e germânico)}.

A “solução” à época, foi *híbrida* (o proprietário tinha alternativa na limitação da responsabilidade entre o abandono do valor do navio e frete e pelo pagamento de certa quantia em dinheiro).

O efeito pretendido pela Convenção de 1924 não foi atingido e novamente em Bruxelas no ano de 1957 surge uma nova convenção, a qual se divorcia da opção do proprietário e adota a responsabilidade limitada a um certo valor ao montante determinado pela própria Convenção.

Um avanço de destaque que ocorreu na convenção de 1957, foi de que a *lex fori*¹⁰ determinará a pessoa sobre a qual irá recair o ônus da prova de que a ocorrência foi ou não causada por culpa do proprietário.

⁸ ABANDONO DE NAVIO OU DOS OBJETOS SEGURADOS. Vulgarmente se diz que há *abandono do navio*, quando, estando próximo a se perder, é abandonado pela sua tripulação. Aí se conhece o ato, em expressão marítima, como *navio abandonado*.

Mas em linguagem de Direito Marítimo, o *abandono* toma o significado de *cessão* e visa seu proprietário que o abandona, na qualidade de *segurado*, a pôr em seu lugar o *segurador*, a fim de haver deste o pagamento integral da quantia correspondente ao valor do seguro. Em tal caso o abandono se diz *sub-rogatório*.

Mas o abandono também se mostra faculdade do proprietário do navio para se eximir da responsabilidade dos compromissos resultantes dos atos ou fatos do capitão, ou de outros prepostos, declarando a seus credores que terão para se cobrar simplesmente a *fortuna do mar* (navio e frete). É o *abandono liberatório*. in De Plácido e Silva, *Vocabulário jurídico*, 18.ed. Rio de Janeiro, Forense, 2001.

⁹ O Brasil é signatário da Convenção de 1924, promulgada pelo Decreto 350/35.

Evoluindo no tempo, em 1960, iniciam-se algumas negociações visando a alteração dos valores previstos na própria Convenção que eram considerados muitos baixos.

Em 1976 em Londres uma nova Convenção é negociada com o intuito de elevação dos limites da Convenção de 1957.

CONVENÇÃO INTERNACIONAL SOBRE A LIMITAÇÃO DAS INDENIZAÇÕES RELATIVAS ÀS RECLAMAÇÕES MARÍTIMAS - LLMC-76¹¹

Esta Convenção foi realizada em Londres em 1976 e contou com 46 países signatários. Substituiu as anteriores (1924 e 1957).

O âmago das limitações é:

- ✓ As que dizem respeito à perda de vidas ou aos danos pessoais;
- ✓ As relativas à propriedade, tais como danos a navios, instalações ou propriedade portuária.

RESPONSABILIDADE DO PROPRIETÁRIO DO NAVIO PELAS AVARIAS DACARGA TRANSPORTADA

Sem se divorciar da análise específica dos elementos probatórios, esta responsabilidade é, em regra, do transportador.

O SISTEMA DE LIMITAÇÃO DE RESPONSABILIDADE DO PROPRIETÁRIO NO DIREITO BRASILEIRO

É adotado a concepção do sistema latino de limitação de responsabilidade de proprietários de navios, cuja limitação de responsabilidade é exercida pelo abandono liberatório (CCom. art. 494)¹².

¹⁰ Traduz-se a lei do foro. É expressão usada para indicar a regra ou princípio legal que deve dominar, nas disposições de Direito Interno ou Internacional, referentemente ao *processo* trazido ao conhecimento do juiz ou do tribunal.

Lex fori, pois, quer exprimir a *lei reguladora* dos atos processuais ou o *conjunto de regras* que estabelece a *forma* do processo ou o meio pelo qual se administra a justiça.

Afinal, a *lex fori* exprime o princípio legal que rege a forma dos atos processuais. in De Plácido e Silva, *Vocabulário jurídico*, 18.ed. Rio de Janeiro, Forense, 2001.

¹¹ O Brasil não é signatário.

¹² Art. 494 - Todos os proprietários e compartes são solidariamente responsáveis pelas dívidas que o capitão contrair para consertar, habilitar e aprovisionar o navio; sem que esta responsabilidade possa ser ilidida, alegando-se que o capitão excedeu os limites das suas faculdades, ou instruções, se os credores provarem que a quantia pedida foi empregada a benefício do navio (artigo nº. 517). Os mesmos proprietários e compartes são solidariamente responsáveis pelos prejuízos que o capitão causar a terceiro por falta da diligência que é obrigado a empregar para boa guarda, acondicionamento e conservação dos efeitos recebidos a bordo (artigo nº. 519). Esta responsabilidade cessa, fazendo aqueles abandono do navio e fretes vencidos e a vencer na respectiva viagem. Não é permitido o abandono ao proprietário ou comparte que for ao mesmo tempo capitão do navio.

REGISTROS DE NAVIOS

São classificados em registros nacionais e regimes abertos:

REGISTROS NACIONAIS

O Estado que concede o registro, tem os navios atrelados à sua legislação e em regra são signatários da CNUDM III.

O art. 91 da CNUDM III cria uma vinculação entre o navio e o estado que o registra. Tal vinculação não pode atender apenas uma formalidade da norma e sim de fato. Assim, o Estado deve ter o efetivo controle em diversas áreas, como administrativa, técnicos, laborais.

REGIMES ABERTOS

As características que aqui aparecem é a inexistência de exigências, ou pelas exigências mais brandas, entre o navio e o Estado de registro. Os regimes abertos podem ser de bandeira de conveniência ou segundo registro.

BANDEIRAS DE CONVENIÊNCIA

Também denominadas registros independentes, de complacência ou de favor. As suas características principais, são que oferecem mais facilidade para o ato do registro, exigências mais brandas no âmbito fiscal e a imposição também mais branda do vínculo entre o Estado e o navio.

SEGUNDO REGISTRO

A regra geral é que cada navio, possua apenas um registro.

Porém, alguns países visando a cooperação mútua na manutenção da sua frota mercante e outra vantagens, criaram o segundo registro.

O segundo registro não extingue o primeiro e sequer muda a nacionalidade do navio.

O navio com segundo registro deve se submeter as regras internacionais de segurança de navegação.

O Brasil, através da Lei 9432/97 instituiu o segundo registro, aqui chamado de REB.