

**O ENCALHE DO NAVIO EVER GIVEN E A VULNERABILIDADE DO  
TRABALHADOR MARÍTIMO NO CONTEXTO DA RESPONSABILIZAÇÃO PELO  
ACIDENTE. UMA LEITURA CRÍTICA**

**THE GROUNDING OF MV EVER GIVEN AND THE SEAFARER VULNERABILITY IN  
THE CONTEXT OF ACCOUNTABILITY FOR THE ACCIDENT. A CRITICAL READING.**

Augusto Grieco Sant'Anna Meirinho<sup>1</sup>

**RESUMO:** O artigo tem como objetivo identificar a vulnerabilidade dos marítimos em caso de acidentes de grande repercussão como o ocorrido com o navio mercante Ever Given no Canal de Suez. Analisa a sistemática dos registros abertos no cenário atual da indústria da navegação sob a perspectiva da complexidade das relações que gravitam em torno da operação dos navios mercantes e os impactos nas relações de trabalho marítimo. A partir da identificação do processo de recrutamento desses profissionais, e da inexistência de um vínculo genuíno dos países fornecedores de bandeira com os proprietários das embarcações, fragiliza-se o controle do Estado da Bandeira, contribuindo para o risco de responsabilização dos marítimos pela ocorrência de acidentes com repercussão econômica.

**PALAVRAS-CHAVE:** bandeiras de conveniência, trabalhadores marítimos, recrutamento de marítimos, vulnerabilidade.

**ABSTRACT:** The paper aims to identify the vulnerability of seafarers in the event of major repercussions, such as the one with the merchant ship Ever Given in the Suez Canal. It analyzes the systematics of open registers in the current scenario of the shipping industry from the perspective of the complexity of the relations that gravitate around the operation of merchant ships and the impacts on maritime labor relations. Based on the identification of the recruitment process for these professionals, and the absence of a genuine link between the flag supplier countries and the vessel owners, the control of the Flag State is weakened, contributing to the risk of seafarers being held responsible for the occurrence of accidents with economic repercussions.

**KEYWORDS:** flags of convenience, seafarers, recruitment of seafarers, vulnerability.

---

<sup>1</sup> Doutor em Direito das Relações Sociais pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. Mestre em Direito Previdenciário pela PUC-SP. Especialista em Direito e Processo do Trabalho pela Universidade de São Paulo. Especialista em Relações Internacionais pela Universidade Cândido Mendes - RJ. Bacharel em Ciências Náuticas pela Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante – Eformm/RJ. Professor universitário. Ex-Procurador Federal da Advocacia-Geral da União. Procurador do Trabalho do Ministério Público da União. Titular da Cadeira nº 20 da Academia Brasileira de Direito da Seguridade Social (ABDSS).



## 1 INTRODUÇÃO

O mundo acompanhou, por aproximadamente uma semana, a saga para a reflutuação do navio mercante Ever Given, que encalhou durante a travessia pelo Canal de Suez.

O que começou como uma notícia perdida no meio do noticiário da pandemia da Covid-19, logo se revelou como um evento de dimensões preocupantes para o comércio internacional, na medida em que paralisou a navegação em uma das artérias do transporte marítimo mais importante do mundo.

Os prejuízos começaram a ser computados na casa dos milhões de dólares e se cogitou, inclusive, em certo impacto no processo da globalização.

Mesmo antes da liberação do canal, já começaram as especulações sobre as causas que levaram ao encalhe da embarcação, inclusive com respeito a possíveis falhas humanas.

O acidente com o navio Ever Given pode ser analisado sob diversos matizes, tais como o exame das causas que levaram ao encalhe, os procedimentos para liberação do canal, os custos envolvendo essa operação, a responsabilidade civil do transportador, os danos em ricochete advindos da paralisação da navegação. Trata-se de um evento complexo com repercussões graves em uma indústria fundamental para o mundo.

O presente trabalho, contudo, não se voltará para essas questões que demandam informações e dados que não estão disponíveis para o público em geral, mesmo aqueles que se dedicam ao estudo da indústria do “shipping”.

O enfoque do estudo é a tripulação do navio Ever Given, mais especificamente a condição de vulnerabilidade dos marítimos diante do cenário gerado a partir do acidente, sobretudo com o término das operações de desencalhe.

A primeira parte do estudo destina-se a discorrer sobre as características registrais do navio Ever Given, identificando-o como um navio arvorando uma bandeira de registro aberto. Adentra-se na complexidade dos atores envolvidos na operação do navio, com a apresentação de uma miríade de empresas com sede em países diversos e que, de alguma forma, têm ingerência sobre o navio. O objetivo dessa análise é revelar que o sistema de bandeiras de conveniência, denominação que vem sendo questionada pelos registros abertos, tem potencialidade de agravar a



vulnerabilidade do trabalhador marítimo, sobretudo diante de um evento como o bloqueio do Canal de Suez.

Ainda, na primeira parte, será destacado que os controles governamentais, sobretudo a partir do Controle do Estado do Porto que impactou no Controle do Estado da Bandeira, têm contribuído para diminuir o número de navios de baixo padrão operando no tráfego marítimo mundial.

A segunda parte do estudo é centrada no trabalhador do mar, sobretudo diante de sua invisibilidade. Como esses trabalhadores exercem as suas atividades profissionais fora da dinâmica da sociedade, as notícias divulgadas pela grande imprensa sobre um acidente como o ocorrido com o navio Ever Given, podem contribuir para a responsabilização da tripulação. Nessa parte também serão feitas algumas considerações sobre os avanços normativos patrocinados pela Organização Marítima Internacional direcionados ao elemento humano, sobretudo no gerenciamento de segurança a bordo, diante da influência de falhas atribuídas à tripulação por acidentes pretéritos.

Por fim, a terceira parte aprofundará a discussão sobre a vulnerabilidade das tripulações que trabalham a bordo de navios registrados em registros abertos. Pretende-se ressaltar que uma das causas do agravamento da condição social dos marítimos é decorrente da tênue relação mantida entre os trabalhadores do mar e a empresa que efetivamente se beneficia com o trabalho desses profissionais.

O estudo pretende ressaltar que a inexistência de um vínculo genuíno entre a bandeira do navio e o país onde ele é registrado, associado ao sistema global de recrutamento de marítimos, aumenta a vulnerabilidade desses trabalhadores, agravando o risco de serem responsabilizados em caso de acidentes graves, inclusive com repercussões criminais.



## 2 O NAVIO EVER GIVEN E SUAS PECULIARIDADES REGISTRAS E OPERACIONAIS

Para quem não conhece a importância do Canal de Suez para a navegação, basta saber que se trata de uma das vias navegáveis mais importantes do mundo e, portanto, uma das mais utilizadas.

Trata-se de uma via navegável artificial que corre de norte a sul através do istmo de Suez, no Egito, conectando o Mar Mediterrâneo ao Mar Vermelho, separando o continente africano da Ásia. O canal de Suez constitui a rota marítima mais curta entre a Europa e as terras ao redor dos oceanos Índico e Pacífico ocidental.

O Canal de Suez é considerado a ligação mais curta entre o leste e o oeste devido à sua localização geográfica única; é um importante canal de navegação internacional que liga o Mar Mediterrâneo em Port Said e o Mar Vermelho em Suez. A posição geográfica única do Canal de Suez o torna de especial importância para o mundo e também para o Egito. Essa importância está aumentando com a evolução do transporte marítimo e do comércio mundial. O transporte marítimo é o meio de transporte mais barato, enquanto mais de 80% do volume do comércio mundial é transportado por via navegável (comércio marítimo)<sup>2</sup>.

Segundo a Autoridade do Canal de Suez (SCA - Suez Canal Authority), o atual estágio de navegabilidade do canal permite a navegação das seguintes porcentagens das embarcações totalmente carregadas: 61,2% da frota mundial de navios-tanque; 92,7% da frota mundial de navios graneleiros; e 100% da frota mundial de navios contêineres e outros tipos de navios<sup>3</sup>.

Daí as repercussões negativas para o comércio internacional com o bloqueio do Canal ocorrido em março de 2021.

---

<sup>2</sup> “The Suez Canal is considered to be the shortest link between the east and the west due to its unique geographic location; it is an important international navigation canal linking between the Mediterranean Sea at Port said and the Red Sea at Suez. The unique geographical position of the Suez Canal makes it of special importance to the world and to Egypt as well. This importance is getting augmented with the evolution of maritime transport and world trade. The maritime transport is the cheapest means of transport, whereas more than 80 % of the world trade volume is transported via waterways (seaborne trade)”.  
<https://www.suezcanal.gov.eg/English/About/Pages/WhySuezCanal.aspx>. Acesso: 23 abril 2021.

<sup>3</sup> <https://www.suezcanal.gov.eg/English/About/SuezCanal/Pages/CanalCharacteristics.aspx>. Acesso: 23 abril 2021.



O acidente com o navio Ever Given é emblemático pois se trata de um navio novo, moderno e de grande capacidade de transporte de contêineres. A sua capacidade de carga é de 20.000 TEU<sup>4</sup>, comprimento total (LOA<sup>5</sup>) de 399,94 metros e largura é 59 metros<sup>6</sup>.

Além das características dimensionais da embarcação, é importante destacar algumas peculiaridades sobre o navio porta-contêineres Ever Given (IMO nº 9811000).

Trata-se de um navio mercante de propriedade da empresa japonesa Shoei Kisen Kaisha Ltd<sup>7</sup>, construído em 2018 pelo estaleiro japonês Imabari Shipbuilding, afretado por tempo e operado pela empresa Evergreen Marine, que tem sede em Taiwan, tendo como porto de registro a Cidade do Panamá, arvorando, portanto, a bandeira panamenha. A gestão técnica do navio é feita pela empresa alemã Bernhard Schulte Shipmanagement (BSM)<sup>8</sup>, sendo a sua tripulação de 25 marítimos de nacionalidade indiana, incluindo o seu comandante.

Trata-se, portanto, de um navio que arvora bandeira de um registro aberto<sup>9</sup>, onde não existe um vínculo efetivo do navio com o país de seu registro. Essa questão será importante para o tema principal do presente estudo.

Ademais, deve-se ressaltar a multiplicidade de atores com nacionalidades diversas, o que torna mais complexa a situação jurídica envolvendo o encalhe do navio e, por conseguinte, as consequências econômicas futuras das eventuais reparações por danos causados em virtude do fato.

Essa realidade fática também não contribui para os desdobramentos futuros envolvendo a tripulação do navio, à qual deve estar no centro das investigações das causas do acidente. De

<sup>4</sup> TEU significa “Twenty-feet Equivalent Unit” - Unidade Equivalente a Vinte Pés. Refere-se a uma unidade de contêiner de 20 pés.

<sup>5</sup> LOA significa “length overall”, que é o comprimento total do navio.

<sup>6</sup>[https://www.marinetraffic.com/en/ais/details/ships/shipid:5630138/mmsi:353136000/imo:9811000/vessel:EVER\\_GIVEN](https://www.marinetraffic.com/en/ais/details/ships/shipid:5630138/mmsi:353136000/imo:9811000/vessel:EVER_GIVEN). Acesso: 23 abril 2021.

<sup>7</sup> Interessante observar que, conforme informações constantes do site da Evergreen Marine Corp. no endereço <[https://www.shipmentlink.com/tvi1/jsp/TVI1\\_VesselParticulars.jsp](https://www.shipmentlink.com/tvi1/jsp/TVI1_VesselParticulars.jsp)> (Acesso: 24 abril 2021), a proprietária da embarcação seria a empresa Luster Maritime SA. Aparentemente essas empresas fazem parte de um grupo econômico.

<sup>8</sup> Segundo a BSM, ela dispõe de mais de 12.000 marítimos, sendo um dos maiores “pools” de marítimos altamente qualificados, disponibilizando-os para atender aos exigentes requisitos de suas funções, com um apoio de 1.500 funcionários em terra (<https://www.bs-shipmanagement.com/en/services/crew-managment>. Acesso: 24 abril 2021).

<sup>9</sup> Existe um movimento global, sobretudo dos países conhecidos como registros abertos, para não se empregar o termo “bandeira de conveniência” diante de sua conotação negativa ou pejorativa. Contudo, a realidade revela que o termo bandeira de conveniência ainda é atual, embora não necessariamente relacionado a navios “substandard”.



qualquer forma, a imagem da tripulação já foi atingida pela maneira como o Egito decidiu deter o navio após o seu desenganche no Canal de Suez.

A questão do Ever Given ser um navio de bandeira de conveniência não é irrelevante, nem mesmo secundária, para a condição de vulnerabilidade da tripulação.

Segundo Boleslaw Adam Boczek, “bandeiras de conveniência se referem às bandeiras de Estados que conferem nacionalidade a navios que com eles não possuem conexão genuína”<sup>10</sup>, sendo a relação entre eles meramente formal.

Sempre importante destacar que o art. 91 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1992 (UNCLOS<sup>11</sup>) dispõe sobre a necessidade de existir um vínculo substancial entre o Estado e o navio.

#### ARTIGO 91

##### Nacionalidade dos navios

1. Todo estado deve estabelecer os requisitos necessários para a atribuição da sua nacionalidade a navios, para o registro de navios no seu território e para o direito de arvorar a sua bandeira. Os navios possuem a nacionalidade do Estado cuja bandeira estejam autorizados a arvorar. Deve existir um vínculo substancial entre o Estado e o navio.
2. Todo estado deve fornecer aos navios a que tenha concedido o direito de arvorar a sua bandeira os documentos pertinentes.

No caso do navio Ever Given, não há nenhum elemento de conexão com o Panamá, que é um registro aberto. A escolha do registro, portanto, leva em consideração diversos fatores que são “convenientes” a quem tem a atribuição de tomar tal decisão.

O termo “bandeira de conveniência” está, atualmente, relacionado ao fenômeno do “flagging out”. Os proprietários buscam registrar os seus navios em países mais flexíveis em termos de legislação, sobretudo com vantagens fiscais, embora outros fatores se agreguem na formação da decisão em qual país registrar o navio.

<sup>10</sup> “(...) flags of convenience refer to the flags of states which grant nationality to ships with they have no genuine connection (...)”. (BOCZEK, Boleslaw Adam. *Flags of Convenience*. An International Legal Study. Cambridge: Harvard University Press, 1962, p. 3).

<sup>11</sup> UNCLOS – “United Nations Convention on the Law of the Sea”.



Oswaldo Agripino de Castro Jr. diz que a bandeira de conveniência é o “registro de navio em países para reduzir o pagamento de tributos, custos de tripulantes, segurança e manutenção do navio”<sup>12</sup>.

A estratégia dessas empresas é buscar espaços não regulados ou de má qualidade regulatória, para que seus navios sejam registrados. O país de registro determina as normas que se aplicam ao navio (lei do pavilhão). (...) Essa estratégia econômica se chama *flag shopping* e nos anos 60 era vista como forma de evitar a lei. Atualmente é considerada evasão legal, porque o Estado da bandeira não tem controle sobre o proprietário, nem tem um vínculo genuíno com o mesmo<sup>13</sup>.

Em um passado não muito distante, havia uma noção difundida na comunidade marítima internacional de que os navios de bandeiras de conveniência eram embarcações de baixo padrão em termos de segurança da navegação, proteção ao meio ambiente, capacidade técnica da tripulação, e desrespeito aos direitos sociais dos profissionais do mar.

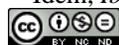
Essa realidade vem sendo modificada pela introdução de controles governamentais mais efetivos sobre as empresas de navegação e sobre os navios que elas operam.

O regime de Controle do Estado do Porto (“Port State Control” - PSC) foi fundamental para a mudança da realidade fática desses registros, em benefício de toda a indústria da navegação. Por intermédio do PSC, os países são legitimados a vistoriarem os navios de bandeiras estrangeiras quando em operação em seus portos, com o objetivo de verificarem o cumprimento das principais convenções internacionais da Organização Marítima Internacional.

É verdade que a responsabilidade pelo controle da conformidade dos navios com as normas internacionais de segurança, de prevenção da poluição e de condições de vida e de trabalho a bordo dos navios incumbe, primariamente, ao Estado da Bandeira, que a exerce pelo denominado “Flag State Control” (FSC). Contudo, muitos países que autorizam o uso de sua bandeira não possuem um vínculo efetivo com a embarcação, com a empresa que a explora e/ou com o seu proprietário, configurando-se em bandeiras de conveniência ou, eufemisticamente, registros abertos.

<sup>12</sup> CASTRO JR., Oswaldo Agripino de. Segurança Marítima e Bandeiras de Conveniência: Possibilidades de Regulação. In: CASTRO JR., Oswaldo Agripino de (Coord.) *Direito Marítimo, Regulação e Desenvolvimento*. Belo Horizonte: Editora Fórum, 2011, p. 594.

<sup>13</sup> Idem, *Ibidem*, pp. 594-595.



Historicamente, esse controle pelos denominados Estados de bandeiras de conveniência mostrou-se frágil e não efetivo. Assim, a partir da criação do regime do “Port State Control”, os países passaram a aperfeiçoar os seus sistemas de “Flag State Control”, para que os navios que arvoram as suas bandeiras não sofram as ações de outros Estados onde operam.

Feitas essas considerações, resta destacar que o Ever Given, embora registrado em um registro aberto, não deve ser considerado um navio “substandard”, não sendo, em princípio, adequado atribuir a ocorrência do acidente no Canal de Suez a essa característica.

### **3 OS TRABALHADORES DO MAR E A INVISIBILIDADE NA NORMALIDADE. OS OLHOS DO MUNDO SE VOLTAM PARA A TRIPULAÇÃO NO ENCALHE DO NAVIO EVER GIVEN**

Antes mesmo que o Canal de Suez fosse liberado para a navegação, já começaram as especulações sobre as causas do acidente envolvendo o Ever Given. Naturalmente, os olhos das autoridades egípcias, da comunidade marítima, da mídia e, de certa forma, do mundo se voltaram para a tripulação, composta por marítimos indianos.

O trabalho no mar, exercido fora das vistas da maior parte da sociedade, gera certa invisibilidade para os marítimos. O véu que cobre essa invisibilidade, entretanto, é levantado sempre que ocorre algum grande incidente envolvendo um navio. E, dependendo da extensão do acidente, a potencialidade de prejuízos aos marítimos se agrava, sobretudo pela vulnerabilidade dessa categoria de profissionais diante dos interesses envolvidos na aventura marítima.

Uma outra perspectiva merece ser destacada: os marítimos são trabalhadores essenciais em uma indústria chave para o comércio mundial. E essa essencialidade ficou evidenciada com a covid-19, junto com um efeito colateral causado pela pandemia, qual seja, a dificuldade de rendição das tripulações que se encontravam a bordo dos navios quando do agravamento da crise sanitária mundial.

Os marítimos têm sido os heróis anônimos desta pandemia, pois o mundo depende deles para transportar mais de 80% do volume do comércio, incluindo alimentos vitais e produtos médicos, energia e matérias-primas, bem como produtos manufaturados em todo o mundo. Eles também foram vítimas colaterais da crise, já que as restrições às



viagens deixaram dezenas de milhares deles presos em navios ou impossibilitados de embarcar<sup>14</sup>.

O Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas, o português António Guterres, deixou bem claro, em sua mensagem do Dia Marítimo Mundial de 24 de setembro de 2020, a importância dos marítimos para a economia global e a pressão que esses trabalhadores estão suportando em virtude da pandemia da covid-19.

Continuo muito preocupado com a crescente crise humanitária e de segurança que enfrenta centenas de milhares desses trabalhadores indispensáveis. Apesar das condições sem precedentes causadas pela pandemia, os marítimos continuaram a apoiar incansavelmente a frequentemente invisível cadeia de logística global. Exaustos física e mentalmente, longe de suas famílias e entes queridos, seu tempo no mar foi estendido muito além dos padrões estipulados nas convenções internacionais, com algumas viagens de serviço agora se estendendo por mais de 17 meses. Marítimos cansados não podem operar indefinidamente, e interrupções no transporte marítimo internacional teriam consequências devastadoras<sup>15</sup>.

Uma das primeiras manifestações da Autoridade do Canal de Suez (SCA) foi imputar a responsabilidade do acidente a um possível erro cometido pelo comandante do navio Ever Given.

O presidente da Autoridade do Canal de Suez sugeriu que um possível erro do capitão do Ever Given poderia ter levado ao encalhe do navio de contêiner gigante na hidrovia no mês passado. Após o incidente de encalhe, a autoridade do canal está ponderando modificações em suas operações físicas. (...) Por outro lado, as autoridades da SCA negam qualquer responsabilidade pelo encalhe, com o tenente-general Rabie especulando que o comandante do navio pode ser o culpado. Ele disse: "Talvez o capitão tenha cometido um erro em um pedido específico, como leme ou velocidade, o que poderia ter levado a isso. Mesmo quando as ordens são emitidas pelo práctico, o comandante tem o direito de alterá-las ou usar qualquer rota ou velocidade diferente da indicada pelo guia. Não houve erro ou responsabilidade por parte da [SCA]"<sup>16</sup>.

<sup>14</sup> "Seafarers have been the unsung heroes of this pandemic, as the world relies on them to transport more than 80% of trade by volume, including vital food and medical goods, energy and raw materials, as well as manufactured goods across the globe. They have also been collateral victims of the crisis, as travel restrictions have left tens of thousands of them stranded on ships, or unable to join ships". <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/FAQ-on-crew-changes-and-repatriation-of-seafarers.aspx>. Acesso: 02 maio 2021.

<sup>15</sup> "I remain very concerned about the growing humanitarian and safety crisis facing hundreds of thousands of these indispensable workers. Despite the unprecedented conditions brought about by the pandemic, seafarers have continued to tirelessly support the often invisible global logistics chain. Physically and mentally exhausted, away from their families and loved ones, their time at sea has now been extended far beyond the standards stipulated in international conventions, with some tours of duty now stretching more than 17 months. Fatigued seafarers cannot operate indefinitely, and disruptions to international shipping would have devastating consequences". <https://unrcca.unmissions.org/secretary-general%E2%80%99s-message-world-maritime-day>. Acesso: 03 maio 2021.

<sup>16</sup> "The chairman of the Suez Canal Authority has suggested a possible mistake by the captain of the Ever Given could have led to the grounding of the giant container ship in the waterway last month. After the grounding incident,



A reação da SCA não surpreende, sendo até previsível. Mesmo diante da presença do prático a bordo do navio, certamente no controle da travessia do canal, a imputação da provável responsabilidade ao comandante do navio pelo acidente busca exonerar a Administração do Canal de culpa pelo sinistro.

Como foi destacado na introdução do estudo, o objeto da análise não é encontrar a causa do acidente nem o responsável pelo encalhe. Essa tarefa é atribuída aos investigadores que vão se debruçar sobre diversos elementos a partir das informações colhidas das mais diversas fontes, inclusive dos equipamentos de bordo.

Certamente a hipótese de erro humano não pode ser descartada, até porque grande parte dos acidentes marítimos teve esse fator como um dos elementos que contribuíram para os sinistros.

Em uma análise retrospectiva, a incidência de erro humano nos acidentes marítimos é significativa, levando a Organização Marítima Internacional a produzir o Código Internacional de Gerenciamento de Segurança (ISM Code – “International Safety Management Code”).

A adoção desse Código foi paradigmática. Até então, diante de um grande acidente, a comunidade marítima, por intermédio da IMO, promovia mudanças em equipamentos e sistemas (“hardware”) deixando de lado o elemento humano. Em uma análise holística, a IMO concluiu que o fator humano (“humanware”) não poderia ser desconsiderado nas mudanças para melhoria das condições de segurança no transporte marítimo.

O número significativo de acidentes graves durante a década de 1980, e as conclusões das investigações instauradas para a apuração dos fatos que levaram aos sinistros, revelaram um quadro preocupante diante da significativa influência de erros humanos conjugada com as falhas de gerenciamento identificadas como fatores contributivos para os eventos danosos.

---

the canal authority is pondering modifications to its physical operations. (...) On the other hand, SCA authorities deny bearing any responsibility for the grounding, with Lt. Gen. Rabie speculating that the vessel's master may be to blame recently. He said, “Maybe the captain made a mistake in a specific request, such as the rudder or speed, which could have led to that. Even when orders are issued by the guide [pilot], the captain has the right to change them or use any route or speed other than what the guide says. There was no error or responsibility on the part of the [SCA]”. <https://www.marine-pilots.com/articles/230435-suez-canal-chief-hints-mistake-by-captain-could-be-linked-to-ever-given-incident>. Acesso: 28 abril 2021.



Segundo Chengi Kuo<sup>17</sup>, estatísticas sobre requerimentos de seguro marítimo num período de cinco anos mostrou que cerca de 60% dos acidentes foram diretamente atribuídos a erros humanos enquanto que mais 30%, conexos com aspectos como falha estrutural e de equipamentos, estavam indiretamente ligados a decisões humanas.

Assim, a IMO reconheceu a importância do enfoque humanista na questão da segurança das operações marítimas e voltou a atenção para as pessoas envolvidas nas operações dos navios, tanto a bordo quanto em terra. Como consequência, foi adotada, pela Resolução A.741(18) de 1993, o Código ISM.

Incorporado à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), o Código ISM tornou-se mandatório com a inclusão do Capítulo IX sobre Gerenciamento para a Operação Segura de Navios da SOLAS. Assim, o principal propósito desse novo Capítulo da Convenção SOLAS foi tornar o Código Internacional de Gerenciamento de Segurança mandatório, entrando em vigor em 01 de julho de 1998.

Como o Panamá é signatário da Convenção SOLAS, o navio Ever Given operava segundo os padrões de gerenciamento de segurança prescritos no Código ISM, com os controles decorrentes da implantação de um sistema de gerenciamento de segurança preconizado pelo Código.

Ademais, a tripulação do Ever Given, muito provavelmente, era devidamente certificada nos termos da Convenção Internacional sobre Normas de Formação, Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos (STCW – “International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers”).

Contudo, mesmo diante dessa realidade, assumindo que o navio operava segundo os padrões adequados de gerenciamento de segurança, além de possuir os equipamentos modernos de navegação exigidos pela legislação internacional, é provável que as investigações se voltem para a tripulação, sobretudo os encarregados da navegação.

Cristian Castaño, Gerente de Assuntos da Marinha Mercante da Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF - European Transport Workers' Federation), compartilha a

---

<sup>17</sup> KUO, Chengi. *Managing Ship Safety*. London: LLP, 1998, p. 155.



reflexão da afiliada FSC-CCOO<sup>18</sup> da ETF sobre a situação, clamando por uma investigação sobre as causas do bloqueio, bem como uma proteção mais forte dos marítimos. Nessa reflexão, ficou consignado que a FSC-CCOO não acredita que o Estado da Bandeira se empenhe na apuração do sinistro.

CCOO exige garantias de uma investigação ágil e verdadeira do acidente sejam estabelecidas imediatamente. A participação da Organização Marítima Internacional não se deve limitar a regulamentar e aprovar as normas, mas exigir o seu cumprimento por parte de todos os Estados que arvoram embarcações e, especialmente, aquelas cujas bandeiras são exclusivamente de conveniência, para evitar o cumprimento da lei pelos armadores. Se alguém acredita que o Panamá vai investigar o que aconteceu em “seu” navio, obviamente não conhece os mecanismos instalados no transporte marítimo internacional<sup>19</sup>.

Apesar dessa impressão declinada pela entidade espanhola, a Autoridade Marítima do Panamá, iniciou uma investigação sobre o acidente, conforme divulgado em seu sítio oficial na internet em 25 de março de 2021.

A Autoridade Marítima do Panamá (AMP) após receber a informação sobre o encalhe do navio Ever Given, na madrugada de 23 de março de 2021, iniciou uma investigação sobre os fatos ocorridos com o porta-contêineres no Canal de Suez, a fim de apurar as possíveis causas do acidente, informou o diretor-geral da Marinha Mercante (DGMM), Rafael Cigarruista. Relatórios preliminares indicam que o navio EVER GIVEN, com número IMO: 9811000, pertencente ao Registro de Navios do Panamá, aproximadamente às 5h40. (UTC) ao transitar pelo Canal de Suez, apesar dos fortes ventos e de uma tempestade de areia, com dois práticos a bordo (titulares em Suez), teve problemas com a máquina que afetaram a sua manobrabilidade<sup>20</sup>.

<sup>18</sup> FSC-CCOO significa “Federación de Servicios a la Ciudadanía de CCOO”. A CCOO, por sua vez, significa Comissões Operárias. É uma confederação sindical espanhola, considerada a primeira central sindical da Espanha em número de afiliados e delegados sindicais.

<sup>19</sup> “CCOO demands the guarantees of an agile and truthful investigation of the accident to be established immediately. The participation of the International Maritime Organization must not be limited to regulating and approving the rules, but to demand compliance with them from all States that flag vessels and especially those whose flags are exclusively of convenience to keep shipowners from abiding by the law. If anyone believes that Panama is going to investigate what happened in “its” ship, they clearly don’t know the mechanisms set up in international maritime transport.” <https://www.etf-europe.org/the-container-ship-ever-given-and-what-hides-behind-maritime-accidents/> Acesso: 05 maio 2021.

<sup>20</sup> “La Autoridad Marítima de Panamá (AMP) luego de recibir la información sobre el encallamiento del buque Ever Given, a primeras horas del 23 de marzo de 2021, inició una investigación de los sucesos acaecidos al portacontenedores en el Canal de Suez, a fin de determinar las posibles causas del accidente, informó el director general de Marina Mercante (DGMM), Rafael Cigarruista. Informes preliminares indican que la nave EVER GIVEN, con número IMO: 9811000, perteneciente al Registro de Buques de Panamá, aproximadamente a las 5:40 a.m. (UTC) cuando transitaba por el Canal de Suez, a pesar de los fuertes vientos y una tormenta de arena, con dos pilotos a bordo (titulares en Suez), sufrió problemas en su máquina que afectaron su maniobrabilidad”.



A presteza da Autoridade Marítima do Panamá em divulgar a abertura das investigações revela dois aspectos importantes. O primeiro é a própria gravidade do acidente e as suas repercussões para a indústria do transporte marítimo. O segundo aspecto repousa na credibilidade do Panamá em realizar o Controle do Estado da Bandeira sobre os navios registrados no país. Afinal, como consignado anteriormente, há um movimento dos registros abertos no sentido de afastar a presunção de complacência com os proprietários dos navios.

De qualquer forma, não há dúvidas de que a iniciativa do Panamá é importante para a apuração das causas do acidente, o que deve ser feito em cooperação com as autoridades egípcias, país diretamente impactado com o bloqueio do Canal de Suez.

Contudo, persiste o risco real de que a tripulação do navio e os dois práticos que estavam a bordo arquem com parte significativa da responsabilidade pelo acidente que bloqueou o Canal de Suez.

Os práticos e a tripulação a bordo do navio de contêineres que bloqueou o Canal de Suez podem ser presos e "feitos bodes expiatórios" para o incidente, enquanto os investigadores continuam a procurar a causa do encalhe que estrangulou o comércio global. Representantes do sindicato temem que a tripulação indiana de 25 homens a bordo do Ever Given, de 220.000 toneladas, que se viu preso na importante via navegável do Egito na terça-feira passada, ficará sob crescente escrutínio da Autoridade do Canal de Suez, com alegações de que os trabalhadores poderão ser colocados, em breve, em prisão domiciliar até que a investigação seja concluída. Autoridades egípcias devem capturar a tripulação do Canal de Suez enquanto eles realizam a investigação, com um especialista dizendo à mídia indiana que os investigadores ouviriam as gravações das conversas dos marinheiros antes do bloqueio. Os investigadores também vão questionar os dois práticos egípcios que estavam a bordo do Ever Given como chefes do canal, observando a possibilidade de "erro humano". No entanto, o governo indiano e as organizações de marinheiros indianos temem que a tripulação possa enfrentar acusações criminais de negligência e penas de prisão pelo bloqueio de seis dias, que gerou cerca de £ 6,5 bilhões no comércio global todos os dias. 'Há um perigo claro de que a tripulação se transforme em bodes expiatórios', disse um membro sênior da indústria naval ao The Times of India<sup>21</sup>.

---

<https://amp.gob.pa/notas-de-prensa/amp-inicia-investigacion-por-suceso-ocurrido-al-portacontenedores-ever-given-en-el-canal-de-suez/>. Acesso: 05 maio 2021.

<sup>21</sup> "The pilots and crew onboard the massive container ship that blocked the Suez Canal could face arrest and be 'made scapegoats' for the incident as investigators continue to search for the cause of the grounding that strangled global trade. Union officials fear the 25-man Indian crew onboard the 220,000-ton Ever Given, which found itself wedged across the crucial waterway in Egypt last Tuesday, will fall under increasing scrutiny from the Suez Canal Authority, with claims that the workers could soon be placed under house arrest until the investigation is completed. Egyptian maritime officials are expected to seize the Suez Canal crew as they carry out their probe, with one expert telling Indian media that investigators would listen to recordings of mariners' conversations in the lead-up to the blockage. Investigators will also question the two Egyptian pilots who were aboard the Ever Given as canal



De fato, o navio e a sua tripulação encontram-se “presos” em águas egípcias. O site da BBC divulgou, em 14 de abril de 2021, a notícia de que o Egito apreendeu o navio que bloqueou o Canal de Suez por mais de US \$ 900 milhões de indenização.

O Egito apreenderá o navio de contêineres gigante que bloqueou o Canal de Suez no mês passado, até que seu proprietário japonês pague US \$ 900 milhões (£ 652 milhões) em compensação. (...) O Ever Given está fundeado no Great Bitter Lake, o ponto intermediário do canal. (...). O presidente da Autoridade do Canal de Suez (SCA), Osama Rabie, disse na terça-feira que o Ever Given foi "apreendido por não ter pago US \$ 900 milhões" em compensação, informou a mídia estatal egípcia<sup>22</sup>.

Os envolvidos no acidente devem enfrentar, daqui em diante, várias semanas, ou até meses, até que as questões decorrentes do acidente sejam definitivamente resolvidas. Muitas das indenizações pelos atrasados serão resolvidas com base no que consta na carta-partida e nas coberturas previstas nas cláusulas das apólices de seguros.

Outros danos, como o alegado prejuízo à reputação das operações executadas pelo Canal de Suez, devem ser resolvidos nas cortes judiciárias ou por arbitragem.

Contudo, ainda permanece a questão da tripulação, que se encontra a bordo do navio no momento em que se escreve o presente estudo, com as incertezas advindas de futuras responsabilizações pelo acidente.

#### **4 A VULNERABILIDADE DA TRIPULAÇÃO E OS REGISTROS ABERTOS. UMA REALIDADE INCONVENIENTE**

O fenômeno do “flagging out”, intensificado nas últimas duas décadas do século passado, contribui para a vulnerabilidade dos marítimos.

---

chiefs look at the possibility of 'human error'. However the Indian government and the Indian seafarers' organisations fear the crew could face criminal negligence charges and jail sentences for the six-day blockage, which held up an estimated £6.5 billion in global trade every day. 'There is a clear danger that the crew will be made scapegoats,' a senior member of the shipping industry told The Times of India". (<https://www.dailymail.co.uk/news/article-9420895/Indian-crew-Given-face-ARREST-Egyptian-authorities-probe-crash-Suez-Canal.html>. Acesso: 04 maio 2021.)

<sup>22</sup> “Egypt will impound the giant container ship that blocked the Suez Canal last month until its Japanese owner pays \$900m (£652m) in compensation. (...) The Ever Given is anchored in the Great Bitter Lake, the canal's midway point. (...). The chairman of the Suez Canal Authority (SCA), Osama Rabie, said on Tuesday that the Ever Given had been "seized due to its failure to pay \$900m" in compensation, Egyptian state media reported". (<https://www.bbc.com/news/world-middle-east-56743556>. Acesso: 05 maio 2021.)



G.N. Yannopolous aponta que a existência das bandeiras de conveniência criou um tipo de dualismo na indústria do transporte marítimo internacional, desenvolvendo um estudo comparativo dos custos, incluindo os envolvidos na contratação dos marítimos.

O custo total do trabalho de se empregar um marinheiro a bordo de um navio de bandeira nacional de um país marítimo tradicional é maior do que o custo de empregar um marinheiro semelhante em um navio de bandeira de conveniência. Mesmo que os salários nominais sejam iguais nos dois setores, os custos com seguridade social, pensões e apoio a programas de treinamento da indústria são muito mais baixos sob a bandeira de conveniência<sup>23</sup>.

Embora esse artigo tenha sido escrito na década de 1980, as questões envolvendo os custos da tripulação ainda são bastante atuais.

No caso do Brasil, em que pese a redução significativa da frota mercante nacional, desde a década de 1990, ainda existe uma política marítima de formação dos aquaviários, a cargo da Marinha do Brasil, responsável pelo cumprimento das convenções internacionais que o país se comprometeu em termos de certificação. Esse sistema de formação, o Sistema do Ensino Profissional Marítimo (SEPM), foi instituído no artigo 5º da Lei nº 7.573/1986, que é a Lei do Ensino Profissional Marítimo (EPM), e é operacionalizado pelo Programa do Ensino Profissional Marítimo para Aquaviários (PREPOM – Aquaviários. Cabe destacar que o SEPM é mantido com recursos públicos que são estabelecidos no orçamento da União com a destinação de receitas de natureza tributária.

Contudo, mesmo que se defenda o fortalecimento da marinha mercante brasileira, o que significa navios registrados no Brasil, como meio de desenvolvimento econômico e estratégico para o país, há setores que buscam a maximização de vantagens competitivas ainda que em conflito com os interesses nacionais e da sociedade como um todo.

Sem ampliar o escopo dessa discussão, que merece um estudo próprio, pode-se dar o exemplo do “Programa BR do Mar”, que tramita no Congresso Nacional<sup>24</sup>.

---

<sup>23</sup> “The aggregate labour cost of employing one seaman aboard a vessel under the national flag of a traditional maritime country is higher than the cost of employing a similar seaman on a flag of convenience vessel. Even if nominal wages are the same in two sectors, payments for social security, pensions, and the support of industry training schemes are much lower under a flag of convenience”. (YANNOPOLOUS, G. N. The Economics of “Flagging Out”. *Journal of Transport, Economics and Policy (JTEP)*. Vol. 22, nº 2, may 1988, pp. 197-198.).

<sup>24</sup> Em 27 de abril de 2021 foi publicada a Mensagem nº 169/2021 solicitando que seja considerada sem efeito, e, portanto, cancelada, a urgência pedida com apoio no § 1º do art. 64 da CRFB/1988.



O texto aprovado na Câmara dos Deputados e encaminhado ao Senado Federal prevê, em qualquer situação de afretamento prevista no projeto, que os contratos de trabalho dos tripulantes de embarcação estrangeira afretada deverão seguir as normas do país da bandeira arvorada pelo navio, além de seguir as regras internacionais da OIT, e a própria Constituição da República de 1988, no que tange aos direitos como 13º salário, adicional de um 1/3 de férias, FGTS, licença-maternidade, entre outros. Além disso, o texto prevê a prevalência do negociado, ou seja, a precedência de acordo ou convenção coletiva de trabalho sobre outras normas que regem as relações de trabalho a bordo. Por fim, também assegura a necessidade de contratação de tripulação brasileira equivalente a 2/3 do total em cada nível técnico do oficialato, incluídos os graduados ou subalternos, e em cada ramo de atividade, além do comandante, o mestre de cabotagem, o chefe de máquinas e o condutor de máquinas serem brasileiros.

Um dos pontos que sofre resistência de alguns segmentos é justamente a exigência de 2/3 de tripulantes brasileiros prevista no Projeto de Lei<sup>25</sup>, que seria um fator de aumento dos custos das operações. Assim, há quem defenda uma maior desregulamentação, inclusive questionando a manutenção da regra de contratação de marítimos brasileiros sob o argumento do suposto custo elevado desses trabalhadores em comparação com a tripulação inteiramente estrangeira.

Os grandes óbices à cabotagem são o excesso de burocracia nos portos - onde há uma dezena de órgãos intervenientes, sem a devida uniformidade de atuação -, as elevadas taxas portuárias, a obrigatoriedade dos serviços de praticagem (pilotos específicos para cada porto), os elevados encargos trabalhistas das tripulações brasileiras e o alto preço do bunker (combustível naval), sobre o qual incide o ICMS, ao contrário do diesel rodoviário, subsidiado. Nenhum desses entraves é enfrentado pelo BR do Mar, que prefere apostar numa maior entrada em serviço de navios estrangeiros, fabricados no exterior, com financiamento indireto brasileiro<sup>26</sup>.

Essa realidade, ilustrada pelas discussões que vêm sendo travadas desde a divulgação do Programa BR do Mar pelo Governo Federal, revela uma questão manifesta sobre a situação dos marítimos. O descomprometimento dos armadores com as tripulações dos navios.

---

<sup>25</sup> Trata-se do PL 4.199/2020, encaminhado pelo Poder Executivo, e que tem como finalidade o estímulo ao transporte por cabotagem. Esse PL já foi aprovado pela Câmara dos Deputados e se encontra no Senado Federal. Nos termos em que foi encaminhado ao Senado Federal, os navios fretados nos termos do “Programa BR do Mar” deverão manter tripulação brasileira equivalente a dois terços do total de trabalhadores em cada nível técnico do oficialato, incluídos os graduados ou subalternos, e em cada ramo de atividade devendo, ainda, o comandante, o mestre de cabotagem, o chefe de máquinas e o condutor de máquinas serem brasileiros.

<sup>26</sup> <https://portogente.com.br/noticias/opiniao/113533-br-do-mar-o-que-a-cabotagem-realmente-precisa>. Acesso em: 05 maio 2021.



O descolamento do cuidado com o elemento humano que tripula os navios parece ser a tônica das empresas de navegação, facilitado pelo sistema das bandeiras de conveniência. Assim, um dos efeitos da globalização e da proliferação das bandeiras de conveniência é o distanciamento dos armadores de navios da gestão da mão de obra marítima. Muitos armadores, atualmente, não contratam os seus tripulantes diretamente, deixando a tarefa de contratação e manutenção dos marítimos para empresas de gerenciamento<sup>27</sup>.

O setor tem se transformado devido ao fenômeno da abertura de registro e à ascensão das empresas de gestão de navios. Em relação à contratação de mão de obra, tais mudanças foram acompanhadas do surgimento de agências de recrutamento intermediárias, que transformaram o processo de seleção que dão base para o mercado de trabalho global de marítimos. Tais agências, geralmente localizadas em países não pertencentes à OCDE, costumam estabelecer acordos para fornecer mão de obra local para proprietários e administradores de navios globais. O recrutamento direto de trabalhadores marítimos e aquele baseado em recomendações pessoais foram se tornando cada vez mais incomuns no setor de transporte marítimo, atualmente dominado pelo trabalho terceirizado<sup>28</sup>.

Já a bordo dos navios, a vulnerabilidade da gente do mar<sup>29</sup>, termo utilizado pela Convenção de Trabalho Marítimo da OIT (MLC 2006 – “Maritime Labour Convention”<sup>30</sup>), é decorrência de exercerem as suas atividades profissionais em um ambiente de isolamento, fora da dinâmica cotidiana do restante da sociedade, o que lhes conferem certa invisibilidade<sup>31</sup>.

Essa situação é ainda mais agravada em decorrência da tênue relação mantida com a empresa que efetivamente se beneficia com o trabalho desses profissionais.

---

<sup>27</sup> ALDERTON, Patrick M. *Reeds Sea Transport. Operation and Economics*. Londres: Adlard Coles Nautical, 2011. p. 88.

<sup>28</sup> SAMPSON, Helen. *Trabalhadores Marítimos Internacionais e Transnacionalismo no Século XXI*. Campinas: Editora da Unicamp, 2018, p. 100.

<sup>29</sup> No âmbito da OIT, nas convenções e recomendações sobre o setor marítimo, é tradição o emprego da expressão genérica “gente do mar” para se referir aos trabalhadores embarcados, com as seguintes traduções: “seafarer”, em inglês, “gen de mer” ou “marin”, em francês, “gente de mar”, em espanhol, “Seeleute”, em alemão. O termo foi traduzido como “marítimo”, e assim consta na versão em português da MLC 2006.

<sup>30</sup> A MLC, adotada pela OIT em 2006, é um importante instrumento para a agenda do trabalho decente a bordo dos navios mercantes, consolidando, em um único diploma normativo, diversas convenções adotadas pela Organização, desde a sua criação em 1919, relativas à indústria marítima.

<sup>31</sup> A própria indústria da navegação tem a sua importância relativizada pelo desconhecimento das pessoas, em geral, do fluxo de bens transportados pelo modo aquaviário. Rose George escreveu um livro interessante sobre a indústria do *shipping*, captando essa realidade no subtítulo “Inside Shipping, the Invisible Industry that Brings You 90% of Everything” – Por dentro do *Shipping*, a Indústria que traz para você 90% de tudo (GEORGE, Rose. *Deep Sea and Foreign Going. Inside Shipping, the Invisible Industry that Brings You 90% of Everything*. London: Granta, 2013).



Nesse contexto, não se deve esperar que a empresa japonesa proprietária do navio, a empresa fretadora Evergreen, ou o Panamá, onde o Ever Given é registrado, vão se empenhar em tutelar os interesses da tripulação de nacionalidade indiana.

A empresa alemã Bernhard Schulte Shipmanagement encarregada do gerenciamento técnico da embarcação, por estar envolvida na gestão da mão de obra marítima, deverá dar suporte aos marítimos, embora o faça por questões de credibilidade de suas atividades. Desta forma, embora não se espere que venha a ser responsabilizada diretamente pelo acidente, a Bernhard Schulte Shipmanagement pode ter a sua reputação em risco na eventualidade de ser apontada alguma falha na gestão da embarcação.

Ainda resta a possibilidade de o Estado Indiano conceder alguma forma de suporte aos seus nacionais, em função de a tripulação ser integralmente indiana. Contudo, por ser essa a única conexão com a Índia, no caso do navio Ever Given, o empenho do Governo indiano pode se limitar a emissão de notas diplomáticas.

No caso do incidente com o navio Ever Given, a despeito da ansiedade natural da tripulação, os encaminhamentos das negociações envolvendo os principais atores apontam que se deve resolver o caso com uma autocomposição, embora a judicialização não seja descartada.

Não podem restar dúvidas de que, em todo esse cenário, sobretudo diante dos interesses que gravitam em torno do acidente, a parte mais vulnerável é, de fato, a tripulação do navio. Infelizmente, ainda se corre o risco de se criminalizar os marítimos que tripulavam o navio quando do acidente que bloqueou o Canal de Suez.

Contudo, uma realidade ainda mais preocupante precisa ser considerada, embora seja remota no caso do navio Ever Given, que é o abandono do navio pelo seu proprietário. No caso específico do navio Ever Given, levando-se em consideração as partes envolvidas na operação do navio, sobretudo da empresa Evergreen Marine, não se cogita que a embarcação possa ser abandonada.

O abandono de navios e, por via de consequência, de suas tripulações tem se revelado como uma das maiores violações de direitos humanos na indústria do shipping.



Segundo a IMO, o número total de casos registrados na base de dados da Organização desde 2004 até agosto de 2020 é de 438, envolvendo 5.767 marítimos. Para o ano de 2020, até agosto, foram relatados 31 casos atingindo 470 marítimos.

Nos últimos três anos, houve um aumento dramático de casos após a entrada em vigor em 18 de janeiro de 2017 das alterações de 2014 à MLC de 2006 relativas à segurança financeira em casos de abandono. Em 2019, foram abandonados 474 marítimos em 40 navios, enquanto em 2018 foram notificados 44 casos e 1 em 2017 um total de 55, de acordo com a base de dados IMO / OIT. Nos cinco anos anteriores, uma média de apenas 12 a 17 navios foram abandonados por ano<sup>32</sup>.

Com o abandono do navio pelo armador, a vulnerabilidade da tripulação é potencialidade, com a degradação da própria condição de ser humano do marítimo. O abandono é acompanhado da cessação do pagamento da tripulação, se a inadimplência remuneratória já não viesse ocorrendo, de interrupção do abastecimento de víveres e combustível, além de outros fornecedores, bem como da desassistência médica e odontológica.

Estando o navio atracado, o mesmo é retirado do berço de atracação e levado para o largo, na área de fundeio, onde fica às vezes por diversos meses sem qualquer assistência do armador. Com o passar do tempo, os víveres (comida e aguada) vão se esgotando. Do mesmo modo, na medida em que o combustível é utilizado também para a geração de energia elétrica do navio, o seu término ameaça a existência digna a bordo, já que não haverá mais aquecimento ou refrigeração para o conforto mínimo da tripulação, nem para a manutenção dos alimentos que necessitam de conservação refrigerada. Também será ameaçada a própria segurança da embarcação e de outros navios, já que não será possível manter as luzes de fundeio necessárias para a sinalização acessas<sup>33</sup>.

Inclusive há um caso paradigmático na área do Canal de Suez que retrata bem as condições a que se sujeitam os marítimos no caso de abandono do navio.

Há dois anos Mohammad Aisha é o único tripulante de um navio porta-contêineres abandonado ao largo do Egito, no Golfo de Suez. Se precisar carregar o telefone, conseguir água potável ou comprar comida, ele tem que remar para a praia, embora só possa ficar por duas horas no máximo, pois a área é uma zona militar restrita. Segundo um médico que o examinou, o marinheiro desnutrido começou a apresentar sintomas semelhantes aos dos presos mantidos em más condições. (...) Outros tripulantes foram

<sup>32</sup> “There has been a dramatic rise in cases over the past three years following the entry into force on 18 January 2017 of the 2014 amendments to MLC, 2006 concerning financial security in cases of abandonment. In 2019, 474 seafarers on 40 ships were abandoned, while in 2018 a total of 44 instances were reported and In 2017 a total of 55, according to the IMO/ILO database. In the previous five years, an average of just 12 to 17 ships a year were abandoned”. (<https://www.imo.org/en/OurWork/Legal/Pages/Seafarer-abandonment.aspx>. Acesso: 08 maio 2021.)

<sup>33</sup> MEIRINHO, Augusto Grieco Sant’Anna. Navios Estrangeiros Abandonados em Águas Jurisdicionais Brasileiras e a Atuação do Ministério Público do Trabalho. A Defesa da Dignidade Humana dos Marítimos. In: MIESSA, Élisson e CORREIA, Henrique (Orgs.). *Estudos Aprofundados do Ministério Público do Trabalho*. Salvador: JusPodium, 2017, p. 462.



repatriados em setembro de 2019, deixando-o sozinho em um navio esqueleto de armários sujos e vazios e quartos imundos. “É uma prisão solitária”, disse ele. Aisha espera que seu estranho confinamento chegue ao fim a qualquer momento, depois que um representante sindical local concordou em assumir seu lugar como guardião do navio. A cada minuto que passa, ele aguarda notícias da autoridade portuária de que o novo acordo foi ratificado, permitindo-lhe finalmente desembarcar e voltar para a Síria<sup>34</sup>.

As ocorrências de abandono de navio se multiplicam no sistema dual de bandeiras, sobretudo envolvendo navios de registros abertos. Muitas dos casos de abandono, por sua vez, ocorrem após a adoção de medidas legais decorrentes de dívidas geradas a partir da própria operação do navio que, por sua vez, não deveriam acarretar descumprimento das obrigações previstas nos contratos de trabalho dos marítimos.

O navio pode ser arrestado por dívidas, ou o proprietário pode se tornar, ou alegar estar, insolvente. O navio também pode ser hipotecado para bancos em outro país, operado por uma empresa de gerenciamento de navios em outro lugar, e os verdadeiros proprietários escondidos atrás de uma série de véus corporativos. O marítimo pode ser abandonado no porto estrangeiro e privado de todos os salários devidos e de quaisquer acordos reais de repatriamento<sup>35</sup>.

O agravamento da vulnerabilidade dos marítimos, por sua vez, está associado com a dinâmica de recrutamento realizado pelas agências, que funcionam como intermediadoras de mão de obra para quem explora economicamente os navios no comércio internacional.

Como não existe, em muitos casos, um vínculo empregatício direto entre os profissionais do mar e as empresas de shipping, observa-se, no plano fenomênico, uma fragilização na tutela das questões sociais dos marítimos.

<sup>34</sup> “For two years Mohammad Aisha has been the lone resident of an abandoned container ship marooned off Egypt in the Gulf of Suez. If he needs to charge his phone, get drinking water or buy food, he has to row to shore, although he can only stay for two hours at most as the area is a restricted military zone. According to one doctor who examined him, the malnourished sailor has started to exhibit similar symptoms to prisoners held in poor conditions. (...) Other crew members were repatriated in September 2019, leaving him alone on a skeleton vessel of dirty, empty cupboards and filthy living quarters. “It’s a solitary prison,” he said. Aisha is hoping his strange confinement will come to an end any day now after a local union representative agreed to take his place as the ship’s guardian. Every minute that passes, he waits for news from the port authority that the new arrangement has been ratified, allowing him to finally disembark and return home to Syria”. (<https://www.theguardian.com/environment/2021/apr/19/ever-given-crew-fear-joining-ranks-of-seafarers-stranded-on-ships-for-years>, Acesso: 11 maio 2021).

<sup>35</sup> “The ship may be arrested for debts, or the owner may become, or claim to be, insolvent. The ship may also be mortgaged to banks in yet another country, operated by a ship management company elsewhere, and the real owners hidden behind a series of corporate veils. The seafarer may be abandoned in the foreign port and deprived of all the wages owed and of any real repatriation agreements”. (FITZPATRICK, Deirdre and ANDERSON, Michael (Ed.). *Seafarers’ Rights*. Oxford: Oxford University Press, 2005, p. 29).



Embora as perspectivas de melhoria das condições sociais dos trabalhadores no mar tenham sido elevadas a um patamar formal convergente com a agenda do trabalho decente com a vigência da MLC 2006 da OIT, é fundamental que se busque uma interpretação adequada do princípio do vínculo substancial do navio com a bandeira que ele arvora.

## 5 CONCLUSÃO

O presente estudo teve como objetivo discutir as condições de vulnerabilidade das tripulações dos navios registrados em países considerados como registros abertos ou bandeiras de conveniência.

Para desenvolver o tema, partiu-se do acidente envolvendo o navio Ever Given, de bandeira do Panamá, que bloqueou o Canal de Suez em março de 2021 e provocou um congestionamento do tráfego marítimo naquela região.

Buscou-se revelar a complexidade de relações decorrentes da operação desse navio em virtude da multiplicidade de atores envolvidos, de nacionalidades diversas, além de centrar a discussão na vulnerabilidade da tripulação do navio, não apenas pela própria condição de trabalho no mar, mas sobretudo pelo fato de exercerem a sua atividade profissional em um navio sem um real e substancial vínculo com o Estado onde se encontra registrado.

Embora tenha se reconhecido que os controles governamentais sobre os navios, tanto os exercidos pelos diversos Estados do Porto quanto o Controle do Estado da Bandeira, contribuem para diminuir o número de navios de baixo padrão operando no tráfego marítimo mundial, e destacando-se que o navio Ever Given não se enquadra na categoria de navio “substandard”, a sistemática das bandeiras de conveniência não contribui para uma tutela adequada dos interesses da tripulação diante de um incidente impactante como o ocorrido no Canal de Suez .

Discutiui-se, ainda, a realidade de invisibilidade dos marítimos para a sociedade que, em grande medida, desconhece a dinâmica do trabalho embarcado. Nesse contexto, as notícias



divulgadas pela grande imprensa sobre um acidente como o ocorrido com o navio Ever Given, podem contribuir para a responsabilização da tripulação.

Com a tênue relação mantida entre os trabalhadores do mar e as empresas que efetivamente se beneficiam com o labor desses profissionais, fruto de um mercado de trabalho global de marítimos, a responsabilização da gente do mar em acidentes com repercussão é potencializada, agravando a condição de vulnerabilidade dos marítimos.

Com essas considerações, procurou-se demonstrar que a inexistência de um genuíno e real vínculo entre a bandeira que o navio arvora e o país que a fornece somado com a sistemática de contratação dos marítimos fragiliza os mecanismos de proteção dos trabalhadores no mar.

## 6 REFERÊNCIAS

- ALDERTON, Patrick M. *Reeds Sea Transport. Operation and Economics*. Londres: Adlard Coles Nautical, 2011.
- BOCZEK, Boleslaw Adam. *Flags of Convenience. An International Legal Study*. Cambridge: Harvard University Press, 1962.
- CASTRO JR., Osvaldo Agripino de. **Segurança Marítima e Bandeiras de Conveniência: Possibilidades de Regulação**. In: CASTRO JR., Osvaldo Agripino de (Coord.) *Direito Marítimo, Regulação e Desenvolvimento*. Belo Horizonte: Editora Fórum, 2011, pp. 581-620.
- FITZPATRICK, Deirdre and ANDERSON, Michael (Ed.). *Seafarers' Rights*. Oxford: Oxford University Press, 2005.
- GEORGE, Rose. *Deep Sea and Foreign Going. Inside Shipping, the Invisible Industry that Brings You 90% of Everything*. London: Granta, 2013.
- KUO, Chengi. *Managing Ship Safety*. London: LLP, 1998.
- MEIRINHO, Augusto Grieco Sant'Anna. **Navios Estrangeiros Abandonados em Águas Jurisdicionais Brasileiras e a Atuação do Ministério Público do Trabalho. A Defesa da Dignidade Humana dos Marítimos**. In: MIESSA, Élisson e CORREIA, Henrique (Orgs.). *Estudos Aprofundados do Ministério Público do Trabalho*. Salvador: JusPodium, 2017, pp. 457-471.
- SAMPSON, Helen. *Trabalhadores Marítimos Internacionais e Transnacionalismo no Século XXI*. Campinas: Editora da Unicamp, 2018.
- YANNOPOLOUS, G. N. **The Economics of "Flagging Out"**. *Journal of Transport, Economics and Policy (JTEP)*. Vol. 22, nº 2, may 1988, pp. 197-207.

