

PERSONALIDADE JUDICIÁRIA DO NAVIO E A RESPONSABILIDADE CIVIL NO DIREITO MARÍTIMO

THE JUDICIAL PERSONALITY OF SHIP AND CIVIL RESPONSIBILITY IN MARITIME LAW

Ingrid Zanella Andrade Campos¹

RESUMO: O objetivo principal deste trabalho é a problemática subjacente à identificação de formas de garantir a eficiência da responsabilidade civil no Direito Marítimo, visando uma maior segurança jurídica. Bem como analisar a possibilidade de atribuição de personalidade judiciária ao navio, como forma de garantir a eficiência da responsabilidade civil, considerando que, por força do frequente contato do navio com as mais diferentes ordens jurídicas, diversas relações jurídicas são desenvolvidas em face da atividade de navegação. Assim, através da previsão em lei, em casos excepcionais previstos na norma, o navio poderia ser diretamente responsabilizado.

Palavras-chave: Personalidade judiciária; Nacionalidade; Navio; Abuso do direito.

ABSTRACT: The main objective of this work is the problem underlying the identification of ways to guarantee the efficiency of civil liability in Maritime Law, aiming at greater legal certainty. As well as to analyze the possibility of assigning judicial personality to the ship, as a way of guaranteeing the efficiency of the civil liability, considering that, due to the frequent contact of the ship with the most different juridical orders, several juridical relations are developed in face of the activity of navigation. Thus, through the provision in law, in exceptional cases provided for in the standard, the ship could be directly liable.

Keywords: Judicial personality; Nationality; Ship; Abuse of law.

1 INTRODUÇÃO

O Brasil é um país maritimamente privilegiado, conta com uma costa de 8,5 (oito vírgula cinco) mil quilômetros navegáveis, onde o transporte marítimo responde, atualmente, por mais de 80% (oitenta por cento) do comércio mundial de mercadorias e se constitui como fator imprescindível na globalização.

¹ Doutora e Mestre em Direito pela Universidade Federal de Pernambuco (UFPE). Especialista em Liability for Maritime Claims e Law of Marine Insurance, pela International Maritime Law Institute. Professora da Faculdade Damas da Instrução Cristã. Professora Adjunta da UFPE. Vice-presidente da OAB-PE. Sócia do escritório Queiroz Cavalcanti Advocacia. Juíza suplente do Tribunal Marítimo.



O transporte aquaviário se consubstancia, então, como um fator fundamental na economia mundial, além de estar inteiramente ligado a questões ambientais e sociais.

A Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, através da Emenda Constitucional nº 7, de 15 de agosto de 1995 deu nova redação ao parágrafo único, do artigo 178 (cento e setenta e oito)², que passou a permitir o uso de bandeiras estrangeiras na navegação de cabotagem no Brasil.

Dessa forma o parágrafo único, do supracitado artigo, passou a ter a seguinte redação: “Na ordenação do transporte aquático, a lei estabelecerá as condições em que o transporte de mercadorias na cabotagem e a navegação interior poderão ser feitos por embarcações estrangeiras.”

A abertura constitucional à navegação de cabotagem e interior por embarcações estrangeiras foi decorrência da afirmação do Estado democrático de direito, ratificado com a Constituição Federal de 1988, que demarcou a necessidade de uma Constituição Econômica com a extinção de certas restrições ao capital estrangeiro.

A Lei nº 9.432/1997 veio para regulamentar o artigo 178 da Constituição Federal, instituindo os limites para a abertura do mercado a embarcações estrangeiras, desde que afretadas por Empresas Brasileiras de Navegação (EBN), quando da inexistência ou indisponibilidade de embarcações de bandeira brasileira.

Desta forma, percebe-se que a intenção da EC 07/1995 foi possibilitar a regulação da matéria através de lei ordinária, bem como contribuir para a construção de uma economia mais aberta e competitiva.

² Art. 178. A lei disporá sobre a ordenação dos transportes aéreo, aquático e terrestre, devendo, quanto à ordenação do transporte internacional, observar os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade.

Parágrafo único. Na ordenação do transporte aquático, a lei estabelecerá as condições em que o transporte de mercadorias na cabotagem e a navegação interior poderão ser feitos por embarcações estrangeiras.



A CF/1988 esculpiu o princípio da liberdade econômica, devendo a ordem econômica, fundada na fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa (art. 170), observar, entre outros, os princípios da livre concorrência e busca do pleno emprego.

Neste exato sentido, destaca-se a Lei nº 13.874, de 20/09/2019, que instituiu a “Declaração de Direitos de Liberdade Econômica”, fixa princípios e normas para a proteção à livre iniciativa e ao livre exercício de atividade econômica e disposições sobre a atuação do Estado como agente normativo e regulador.

Desta forma, considerando as diversas relações jurídicas que se desenvolvem em torno do navio, resta a dúvida se o navio poderá ser dotado de personalidade jurídica, com destaque à judiciária, no Brasil, como forma de garantir a eficiência da responsabilidade civil, em casos estabelecidos em norma.

Como exemplo, menciona-se a preocupação, com os danos e responsabilidades advindas de acidentes marítimos, que está, inclusive, embasada no aumento significativo da ocorrência desses, posto que, em 2017, os acidentes com embarcações, no Brasil, aumentaram 12,63%. Segundo a Marinha do Brasil, de janeiro a agosto de 2017 foram registrados 107 naufrágios, contra 95 casos no mesmo período de 2016.³

De acordo com as estatísticas, 72% dos casos de naufrágios ocorreram por imprudência, imperícia ou negligência. Apesar do aumento de naufrágios nos primeiros oito meses de 2017, a Marinha informa que entre 2015 e 2016 os registros diminuíram. Em 2016, foram 898 contra 998 em 2015.⁴

No que concerne à segurança jurídica e efetividade da responsabilidade civil, pretende-se demonstrar que o navio por ser dotado de alguns direitos, entre esses o de nacionalidade, que

³ BRASIL. Agência Brasil. **Acidentes com embarcações no Brasil aumentam 12,63% em 2017**. Disponível em: <<http://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2017-08/acidentes-com-embarcacoes-no-brasil-aumentam-1263-em-2017>>. Acesso em 05 de mai. 2018.

⁴ BRASIL. Agência Brasil. **Acidentes com embarcações no Brasil aumentam 12,63% em 2017**. Disponível em: <<http://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2017-08/acidentes-com-embarcacoes-no-brasil-aumentam-1263-em-2017>>. Acesso em 05 de mai. 2022.



estabelece a norma que deverá reger as relações econômica, deve ser dotado de personalidade judiciária, podendo ser diretamente processado, em casos excepcionais estabelecidos em lei.

Assim, caso utilizada de forma equivocada a nacionalidade pode se constituir como um abuso ao direito subjetivo, acarretando o reconhecimento de fraude contra à legislação, que pode fundamentar a adoção pelo Brasil, da personalidade judiciária do navio.

Para tanto será abordada a questão dos direitos de personalidade que são atribuídos à embarcação, para depois se estabelecer a questão da responsabilidade civil objetiva por abuso desses direitos.

O objetivo principal deste trabalho é a problemática subjacente à identificação de formas de garantir a eficiência da responsabilidade civil no Direito Marítimo, identificando meios de garantir a execução, visando uma maior segurança jurídica, inclusive diante da possibilidade de abertura do mercado de cabotagem a embarcações estrangeiras.

2 A RESPONSABILIDADE E A PERSONALIDADE JUDICIÁRIA DO NAVIO

Antes de ingressar diretamente no que concerne a possibilidade de atribuição de direitos de personalidade, imperioso analisar a natureza jurídica do navio. Tal análise mostra-se indispensável, considerando o objeto do nosso trabalho, nos dizeres do Prof. Waldemar Ferreira, “Estudando a natureza jurídica do navio, que já se chegou a considerar como uma pessoa jurídica de responsabilidade limitada até a importância do seu patrimônio”⁵.

Quanto à sua natureza jurídica, no direito brasileiro, o navio é considerado como bem móvel⁶. De acordo com o Código Civil o navio deve ser entendido como bem móvel⁷, através da interpretação do artigo 82 do referido diploma legal, *in verbis*: “São móveis os bens suscetíveis de movimento próprio, ou de remoção por força alheia, sem alteração substancial ou da destinação econômico-social.”

⁵ FERREIRA, Waldemar Martins. **O Commercio marítimo e o navio**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1931.

⁶ "As embarcações são bens moveis, e, portanto, o proprietário delas pôde aliena-las ou hypothecal-as sem outorga de sua mulher. FREITAS, Augusto Teixeira de. **Consolidação das Leis Civis**. vol. 1, art. 49, pag. 51.

⁷ BRASIL. **Código Comercial Brasileiro**. Art. 478 - Ainda que as embarcações sejam reputadas bens móveis, contudo, nas vendas judiciais, se guardarão as regras que as leis prescrevem para as arrematações dos bens de raiz; devendo as ditas vendas, além da afixação dos editais nos lugares públicos, e particularmente nas praças do comércio, ser publicadas por três anúncios insertos, com o intervalo de 8 (oito) dias, nos jornais do lugar, que habitualmente publicarem anúncios, e, não os havendo, nos do lugar mais vizinho.



Da mesma forma o Código Civil português, estabelece, no art. 205, que São móveis todas as coisas não compreendidas no artigo anterior, quais sejam: prédios rústicos e urbanos; águas; árvores, os arbustos e os frutos naturais, enquanto estiverem ligados ao solo; direitos inerentes aos imóveis mencionados nas alíneas anteriores; partes integrantes dos prédios rústicos e urbanos.

No Brasil, a Lei nº 9537/1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências, estabelece que embarcação é qualquer construção, inclusive as plataformas flutuantes e, quando rebocadas, as fixas, sujeita a inscrição na autoridade marítima e suscetível de se locomover na água, por meios próprios ou não, transportando pessoas ou cargas.

Por sua vez, em Portugal, o Decreto-Lei nº 201, de 10 de julho de 1998, define o estatuto legal do navio, em seu art.1º, estabelece que:

- 1 — Para efeitos do disposto no presente diploma, navio é o engenho flutuante destinado à navegação por água.
- 2 — Fazem parte integrante do navio, além da máquina principal e das máquinas auxiliares, todos os aparelhos, aprestos, meios de salvação, acessórios e mais equipamentos existentes a bordo necessários à sua operacionalidade.

Portanto, o navio é bem móvel, que se sujeita ao regime jurídico de bem imóveis quando há previsão legal, entre esses casos citam-se: prova de propriedade mediante registro marítimo e a transferência de propriedade (Lei n.º 7.652/88), os casos de venda judicial (CCOm. arts. 477 e 478) e o fato de navio ser suscetível de hipoteca naval.

É sabido que a personalidade jurídica consiste na possibilidade de titular direitos e obrigações, relações jurídicas. O professor Januário da Costa Gomes ensina que o navio é personagem principal da expedição marítima⁸. Necessário, portanto, analisar a responsabilidade do navio, para, posteriormente, analisar seus possíveis direitos de personalidade e o abuso deste direito, com suas consequências.

⁸ GOMES, Januário da Costa. **Limitação de responsabilidade por créditos marítimos**. Almedina, Coimbra, 2010. P. 187.



Quando se trata da responsabilidade do navio, analisa-se a possibilidade de imputar a responsabilidade ao próprio navio; trata-se de saber se o navio pode ser sujeito passivo de obrigações de indenizar e se pode ser parte em um processo judicial.⁹

Desta forma a responsabilidade do navio poderia implicar na atribuição de personalidade jurídica ao próprio navio. Assim, a construção, em certo sentido, mais radical, com vistas a permitir que o navio responda nos mesmos termos que o proprietário, o armador ou o transportador, consiste em personalizar ou personificar o navio, através da chamada teoria da personificação.¹⁰

Para o professor Antonio Menezes Cordeiro, o navio integra as chamadas pessoas rudimentares, que dispõe de uma personalidade coletiva rudimentar: operacional, apenas, para os concertos âmbitos que a lei lhe atribuir e que haverá de apurar caso a caso. Assim, o navio teria alguma margem de personalidade substantiva.¹¹

Personalidade judiciária é a capacidade de ser parte em um processo judicial, possibilitando que a parte possa praticar diversos atos processuais. Segundo o professor Antonio Menezes Cordeiro “a atuação processual é, porventura, uma das mais marcantes formas de exercer um direito: este ganha-se ou perde-se, amplia-se ou reduz-se, consoante o modelo de o colocar no foro e em função do epílogo da ação. A personalidade judiciária – mesmo quando, em rigor, se pudesse chamar ‘capacidade de gozo judiciário’ – traduz uma inegável margem de personalidade substantiva”.¹²

O professor Antonio Menezes Cordeiro explica, ainda, que: “O navio é, pois, uma realidade objetiva funcional, que abrange, além da estrutura flutuante, as coisas acessórias destinadas à sua utilização funcional, isto é, à flutuação e à navegação por água.”¹³

⁹ ROCHA, Francisco Costeira. **A responsabilidade do navio**. P. 266. In GOMES, Manuel Januário (coord). O Navio. II Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo. Lisboa, 2010.

¹⁰ ROCHA, Francisco Costeira. **A responsabilidade do navio**. P. 270. In GOMES, Manuel Januário (coord). O Navio. II Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo. Lisboa, 2010.

¹¹ CORDEIRO, Antonio Menezes. **Da natureza jurídica do navio**. pp. 35 e 38. In GOMES, Manuel Januário (coord). O Navio. II Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo. Lisboa, 2010.

¹² CORDEIRO, Antonio Menezes. **Da natureza jurídica do navio**. pp. 35 e 38. In GOMES, Manuel Januário (coord). O Navio. II Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo. Lisboa, 2010.

¹³ CORDEIRO, Antonio Menezes. **Da natureza jurídica do navio**. P. 42. In GOMES, Manuel Januário (coord). O Navio. II Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo. Lisboa, 2010.



Destaca-se que o Código de Processo Civil português estabelece que navio possui personalidade judiciária, nos seguis termos:

Artigo 12.º (art.º 6.º CPC 1961)

Extensão da personalidade judiciária

Têm ainda personalidade judiciária:

- a) A herança jacente e os patrimónios autónomos semelhantes cujo titular não estiver determinado;
- b) As associações sem personalidade jurídica e as comissões especiais;
- c) As sociedades civis;
- d) As sociedades comerciais, até à data do registo definitivo do contrato pelo qual se constituem, nos termos do artigo 5.º do Código das Sociedades Comerciais;
- e) O condomínio resultante da propriedade horizontal, relativamente às ações que se inserem no âmbito dos poderes do administrador;
- f) Os navios, nos casos previstos em legislação especial.

O art. 7º, do Decreto-Lei nº 201/1998, que define o estatuto legal do navio, por força do frequente contacto do navio com as mais diversas ordens jurídicas, no âmbito da sua normal exploração e dos direitos e obrigações que dela emergem. De acordo com o referido decreto, art. 7º, os navios têm personalidade e capacidade judiciárias nos casos e para os efeitos previstos em lei.

Entre essas normas, no ordenamento jurídico português, destacam-se o Decreto-Lei nº 352/86 (transporte de mercadorias por mar) e Decreto-Lei n. 202/998 (responsabilidade do proprietário do navio).

Decreto-Lei nº 352/86, estabelece em seu art. 10, a nulidade dos conhecimentos de carga emitidos por quem não tenha qualidade de transportador marítimo. Já o art. 28, por a hipótese de o transportador marítimo não ser identificável com base nas menções constantes do conhecimento de carga. Nas duas hipóteses o navio que efetua o transporte responder perante os interessados na carga nos mesmos termos em que responderia o transportador.

Decreto-Lei nº 202/98, que versa sobre a responsabilidade do proprietário do navio, igualmente, estabelece se o proprietário ou armador transportador não forem identificáveis com base no despacho de entrada na capitania, o navio responde, perante credores interessados, nos mesmos termos que aqueles responderiam.



Desta forma, o professor Antonio Menezes Cordeiro entende que a personalidade do navio surge apenas quando o problema é judicializado, neste sentido pondera sobre qual seria o sentido de atribuir personalidade ao navio, esclarecendo que:

O navio é uma coisa. Mas assume uma individualização especial. Tem nome. Tem madrinha. Assume uma identidade, no imaginário histórico-cultural dos povos. Desloca-se; é servido por uma tripulação; é dirigido pelo capitão; presta serviço. Constitui, nessa base, um centro de valorações autônomas específicas.”

Sendo uma coisa, ele coloca-se numa dimensão especial, que tem consequências jurídicas. A atribuição de ‘personalidade judiciária’, feita com alguma solenidade, dá corpo e expressão a essa particularidade social e jurídica.¹⁴

Conforme visto, o navio é coisa, bem móvel, entretanto de feito todo especial, pelo qual merece tratamento mais aprofundado, como instrumento do transporte marítimo. Razão pela qual, importante a identificação de possíveis direitos de personalidade do navio.

3 OS POSSÍVEIS DIREITOS DE PERSONALIDADE DO NAVIO

Pontes de Miranda considera direitos da personalidade “todos os direitos necessários à realização da personalidade, à sua inserção nas relações jurídicas”¹⁵. Adriano de Cupis, por sua vez, ressalta que todos os direitos de personalidade se destinam a dar conteúdo à personalidade e, por isso, poderiam ser denominados “direitos da personalidade”¹⁶.

O professor Waldemar Ferreira esclarece que o navio tem estado civil, nome, domicílio, nacionalidade, nos seguintes termos:

Nasce pela sua construção, como producto do engenho humano. Tem estado civil. Tem nome. É batizado e registrado. Tem domicílio. Carece de passaporte para viajar. Singra os mares. Movimenta riquezas. Põe em contacto os homens de todos os continentes. Vive. Tem nacionalidade, a da sua bandeira. Envelhece, pela sua imprestabilidade, resultante da acção do tempo e do uso, transfigurando-se, às vezes. E chega a morrer, quando não logra vencer o Ímpeto e a fúria dos temporaes. Tem, portanto, individualidade.¹⁷

¹⁴ CORDEIRO, Antonio Menezes. **Da natureza jurídica do navio**. P. 45. In GOMES, Manuel Januário (coord). O Navio. II Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo. Lisboa, 2010.

¹⁵ PONTES DE MIRANDA, Francisco Cavalcanti. **Tratado de direito privado**. Campinas: Bookseller, 2000, t.VII, p.39.

¹⁶ CUPIS, Adriano. **Os direitos da personalidade**. Trad. Afonso Celso Furtado Rezende. Campinas: Romana, 2004, p.23.

¹⁷ FERREIRA, Waldemar Martins. **O Commercio marítimo e o navio**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1931.



Neste sentido, esclarece o Prof. Herculao Inglez, o navio seria dotado de um sistema de quase personalidade. Explica ainda que o referido atributo é, além disso, uma necessidade lógica do sistema, regulando as relações oriundas da indústria da navegação, e que se baseia no grande princípio da separação do patrimônio de terra e do patrimônio do mar, por extensão do princípio da comandita que, historicamente, se desenvolveu, se é que se não originou, dos usos e costumes do comércio de mar¹⁸. Neste sentido ensina:

“O systema do direito relativo à industria de navegação marítima, fluvial ou lacustre, assenta sobre a natureza jurídica do navio, ao qual, se no estado actual da sciencia e da legislação ainda se não pode dar uma personalidade bem caracterizada, é forçoso reconhecer uma quasi-personalidade jurídica, no sentido de tornar o navio o centro de certas relações, como se fosse elle sujeito activo e passivo do direito, sem prejuízo da objectividade que tem como cousa movei. Não é somente a linguagem legislativa que empresta ao navio mercante uma espécie de personalidade, como nos casos de abalroação e de assistência, tornando-o o titular do direito e responsável pelas obrigações resultantes dos factos, são as conveniências do commercio e da navegação que attribuem ao navio caracteres próprios das pessoas, o nome, o domicilio, a nacionalidade, a capacidade, a identidade, a indivisibilidade.”¹⁹

Prof. Herculao Inglez ressalta que se há no Brasil indústria que mereça proteção eficaz e constante é inquestionavelmente a da navegação. Nesta seara elenca um dos primeiros direitos de quase personalidade atribuídos ao navio a nacionalidade, da seguinte forma: “Sabiamente a nossa Constituição Política indicou a rota a seguir pelas leis ordinárias, consagrando o privilégio da cabotagem dos navios nacionais”.²⁰

Desta forma, seguindo a teoria da personificação ou da quase personalidade do navio, podem-se identificar os seguintes possíveis direitos de personalidade: nacionalidade, nome, imagem (identidade), domicílio (porto de inscrição), que serão a seguir analisados.

O nome é a denominação que é atribuída pelo proprietário no momento do registro do navio no órgão competente, por isso o nome consta em todos os documentos afetos ao navio. Em

¹⁸ SOUZA. Herculano Marcos Inglez de. Rio de Janeiro: Impr. Nacional, 1912. **Projecto de código commercial**. vol. 1. Introdução. pag. 79. Disponível em: <<http://www.stf.jus.br/bibliotecadigital/ObrasSelecionadas/42626/pdf/42626.pdf>>. Acesso em 14 de ser. 2019.

¹⁹ SOUZA. Herculano Marcos Inglez de. Rio de Janeiro: Impr. Nacional, 1912. **Projecto de código commercial**. vol. 1. Introdução. pag. 79. Disponível em: <<http://www.stf.jus.br/bibliotecadigital/ObrasSelecionadas/42626/pdf/42626.pdf>>. Acesso em 14 de set. 2019.

²⁰ SOUZA. Herculano Marcos Inglez de. Rio de Janeiro: Impr. Nacional, 1912. **PROJECTO DE CÓDIGO COMMERCIAL**. vol. 1. Introdução. pag. 80. Disponível em: <<http://www.stf.jus.br/bibliotecadigital/ObrasSelecionadas/42626/pdf/42626.pdf>>. Acesso em 14 de set. 2019.



regra, o nome deve ser marcado no navio, externamente, com letras de, no mínimo, 10 cm de altura em três pontos assim distribuídos: na proa, nos dois bordos, e na popa, nome de embarcação juntamente com o porto de inscrição e o número de inscrição. Assim disciplina a NORMAM nº 01/2005, trata das embarcações empregadas em mar aberto, e se aplica a todas as embarcações, de bandeira brasileira, destinadas à navegação em mar aberto, com exceção de embarcações de esporte e/ou recreio e embarcações da Marinha do Brasil.

Em Portugal, o Decreto-Lei no 201/1998, em seu art. 4º, estabelece que a todos os navios devem ser atribuídos um nome. E o nome a atribuir ao navio está sujeito a prévia aprovação do serviço público competente e deve ser bem distinto dos que já se encontram registrados.

Já nos arts. 4º e 5º, o referido decreto trata do registro e número de identificação, *vide*:

Art. 4º. Os navios e os factos a eles respeitantes estão sujeitos a registro, nos termos do disposto na legislação respectiva.

Art. 5º. Os navios de tonelagem inferior a 100 t de deslocamento, assim como os destinados exclusivamente a águas interiores, podem ser identificados apenas por um número atribuído pelo serviço público competente.

Além do nome deve ser registrado no casco do navio o número de identificação do navio, conforme exigência condita na regra 3, do capítulo XI, da Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana ao Mar, conhecida como SOLAS, que entrou em vigor em 12 de janeiro de 1996.

De acordo com a Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana ao Mar, conhecida como SOLAS, estão obrigados a adquirir o número de identificação da IMO (Organização Marítima Internacional), através de registro, todos os navios de passageiros com arqueação bruta maior ou igual a cem, assim como os navios de carga com arqueação bruta maior ou igual a trezentos, empregados na navegação entre portos brasileiros e estrangeiros.

No Brasil, destaca-se a Lei nº 7652, de 03 de fevereiro de 1988, dispõe sobre o registro de propriedade marítima, que tem por objeto estabelecer a nacionalidade, validade, segurança e publicidade da propriedade de embarcações.

De acordo com a referida norma, as embarcações brasileiras, exceto as da Marinha de Guerra, serão inscritas na Capitania dos Portos ou órgão subordinado, em cuja jurisdição for domiciliado o proprietário ou armador ou onde for operar a embarcação. Será obrigatório o



registro da propriedade no Tribunal Marítimo, se a embarcação possuir arqueação bruta superior a cem toneladas, para qualquer modalidade de navegação.

No que concerne à nacionalidade do navio, importante mencionar que é a partir da atribuição desta que o navio passa a figurar como objeto de direitos e obrigações. Destaca-se que a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, concluída em Montego Bay (CNUDM), Jamaica, em 10 de dezembro de 1982, estabeleceu o princípio da unicidade de bandeira, bem como o dever de existir um elo substancial entre Estado e a embarcação.

O princípio da unicidade de bandeira, estabelecido pela CNUDM, determina que os navios devam navegar sob a bandeira de um só Estado, salvo nos casos excepcionais previstos expressamente em tratados internacionais ou própria Convenção, e devem se submeter, em alto mar, à jurisdição exclusiva desse Estado²¹.

O critério de definição da nacionalidade de um navio (bandeira) deve considerar a existência de um vínculo entre o navio e o Estado de registro.

Determina a Convenção Montego Bay – CNUDM (Decreto nº 1.530, de 22 de junho de 1995), que 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.

O Brasil segue o princípio da unicidade de bandeira e adota o critério misto para concessão da nacionalidade brasileira do navio, desta forma, nas embarcações de bandeira brasileira serão necessariamente brasileiros o comandante, o chefe de máquinas e dois terços da tripulação.²²

De acordo com a Lei nº 9432/1997, que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências, terão o direito de arvorar a bandeira brasileira as embarcações inscritas no Registro de Propriedade Marítima, de propriedade de pessoa física residente e domiciliada no País ou de empresa brasileira; e as sob contrato de afretamento a casco nu, por empresa brasileira de navegação, condicionado à suspensão provisória de bandeira no

²¹ CAMPOS, Ingrid Zanella Andrade. **Direito Marítimo Sistematizado**. Curitiba, Juruá, 2017. p. 125.

²² CAMPOS, Ingrid Zanella Andrade. **Direito Marítimo Sistematizado**. Curitiba, Juruá, 2017. p. 281.



país de origem. Assim, nas embarcações de bandeira brasileira serão necessariamente brasileiros o comandante, o chefe de máquinas e dois terços da tripulação.

Em Portugal, o Decreto-Lei nº 201/1998, no art. 3º, trata da nacionalidade das embarcações, da seguinte forma:

- 1 — Consideram-se nacionais os navios cuja propriedade se encontra registada em Portugal.
- 2 — A atribuição da nacionalidade portuguesa confere ao navio o direito ao uso da respectiva bandeira, com os direitos e as obrigações que lhe são inerentes.

Como observa Arnaldo Sussekind, as embarcações constituem estabelecimentos moveis, cuja nacionalidade decorre da patente de navegação, comprovada pela respectiva certidão de registro.²³

Logo, o Estado onde se processa o registro da embarcação é detentor da competência para estabelecer os requisitos para concessão de bandeira do país. Em Portugal, Decreto-Lei nº 201/1998, estabelece, no art. 11, que a lei reguladora dos direitos reais sobre o navio é a legislação da nacionalidade, *vide*: “As questões relacionadas com direitos reais sobre o navio são reguladas pela lei da nacionalidade que este tiver ao tempo da constituição, modificação, transmissão ou extinção do direito em causa.”

4 ABUSO DE DIREITO SUBJETIVO E RESPONSABILIDADE CIVIL NO DIREITO MARÍTIMO

Como visto, mesmo sendo o navio coisa, bem móvel *sui generis*, ele possui elementos de individualização, por alguns considerados como direitos de personalidade, bem como personalidade judiciária, conforme estabelece a legislação portuguesa. Da mesma forma, é a partir da atribuição da bandeira / nacionalidade ao navio que é possível se identificar a jurisdição a que se submete.

O critério de definição da nacionalidade de um navio (bandeira) deve considerar a existência de um vínculo entre o navio e o Estado de registro. Logo, o Estado onde se processa o

²³ SUSSEKIND, Arnaldo. **Conflitos de leis do trabalho**. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 1979. p. 52.



registro da embarcação é detentor da competência para estabelecer os requisitos para concessão de bandeira do país.

Rui Stoco entende que o abuso de direito é: “o uso indevido do direito para satisfação de interesse próprio com o único objetivo de obter vantagem indevida ou de prejudicar terceiros, quer seja por simulação, fraude ou má-fé”²⁴.

O Código Civil brasileiro (CCB), faz menção ao abuso de direito quanto ao exercício abusivo de direito subjetivo, no art. 187: “*também comete ato ilícito o titular de um direito que, ao exercê-lo, excede manifestamente os limites impostos pelo seu fim econômico ou social, pela boa-fé ou pelos bons costumes*”.

Igualmente o faz o Código Civil português (CCP), no art. 334, quando trata de abuso de direito, *vide*: “É ilegítimo o exercício de um direito, quando o titular exceda manifestamente os limites impostos pela boa fé, pelos bons costumes ou pelo fim social ou económico desse direito.

O Art. 186, CCB, estabelece a responsabilidade civil por ato ilícito: “Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito.”.

No ordenamento jurídico brasileiro, a responsabilidade objetiva é tratada no parágrafo único, do art. 927:

Art. 927. Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo.

Parágrafo único. Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem.

O abuso de direito de personalidade jurídica é disciplinado pelo art. 50, do CCB, da seguinte forma:

Em caso de abuso da personalidade jurídica, caracterizado pelo desvio da finalidade, ou pela confusão patrimonial, pode o juiz decidir, a requerimento da parte, ou do Ministério Público quando lhe couber intervir no processo, que os efeitos de certas e

²⁴ STOCO, Rui. **Abuso do direito e má-fé processual**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2002. P. 59.



*determinadas relações de obrigações sejam **estendidos aos bens particulares dos administradores ou sócios da pessoa jurídica.***

Destaca-se que, a teoria que deve ser aplicada ao abuso de direito subjetivo é a da responsabilidade objetiva, conforme Enunciado 37 na 1ª Jornada de Direito Civil, promovida pelo Centro de Estudos Judiciários do Conselho da Justiça Federal, que: “A responsabilidade civil decorrente do abuso do direito independe de culpa e fundamenta-se somente no critério objetivo-finalístico”.

Como decorrência do abuso de direito de nacionalidade do navio no Direito Marítimo, poderiam surgir duas consequência jurídicas, a saber: a desconsideração da nacionalidade do navio e a possibilidade do navio ser diretamente demandado por suas dívidas, em caso de impossibilidade de identificação do proprietário, visando a segurança jurídica e a efetividade da responsabilidade civil, inclusive através da responsabilidade objetiva, em face do abuso do direito subjetivo.

Portanto, diante do abuso de direito subjetivo, visando uma maior segurança jurídica, o ordenamento jurídico brasileiro deveria reconhecer, a exemplo, da legislação portuguesa, a personalidade e capacidade judiciária do navio, em casos previstos na legislação, possibilitando que o navio responda, perante credores interessados, nos mesmos termos em que o proprietário responderia.

Entre esses possíveis casos, destacam-se, de forma exemplificativa: a nulidade dos conhecimentos de carga emitidos por quem não tenha qualidade de transportador marítimo, hipótese de o transportador marítimo não ser identificável com base nas menções constantes do conhecimento de carga; caso em que o proprietário ou o armador transportador não forem identificáveis com base no despacho de entrada na capitania; abuso de direito subjetivo de nacionalidade, quando a embarcação for irregular ou inapropriada; quando se está diante de uma embarcação pirata ou apátrida entre outros.



5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Conforme visto, o navio é coisa, bem móvel, entretanto de feito todo especial, pelo qual merece tratamento mais aprofundado, como instrumento do transporte marítimo.

Desta forma, seguindo a teoria da personificação ou da quase personalidade do navio, podem-se identificar os seguintes possíveis direitos de personalidade: nacionalidade, nome, imagem (identidade), domicílio (porto de inscrição), abordados neste artigo.

Portanto, um dos objetivos de se defender a personalidade do navio é ratificar a sua responsabilidade, ou seja, que o navio pode ser sujeito passivo de obrigações de indenizar e até pode ser parte em um processo judicial.

Entretanto, considerando as diversas relações jurídicas que se desenvolvem em torno do navio, a legislação deve estabelecer formas de garantir a segurança jurídica nacional, através de uma eficiente responsabilidade civil.

Neste sentido, defende-se que o abuso do direito de personalidade do navio, com destaque a nacionalidade, constituir-se-á como um ato ilícito pelo exercício abusivo de direito subjetivo, ocasionando consequências jurídicas, que podem incluir o afastamento da lei do pavilhão de acordo com a teoria da responsabilidade civil objetiva.

O abuso de direito de nacionalidade pode ocorrer, por exemplo, quando há nulidade dos conhecimentos de carga emitidos por quem não tenha qualidade de transportador marítimo; na hipótese de o transportador marítimo não ser identificável com base nas menções constantes do conhecimento de carga; caso em que o proprietário ou o armador transportador não forem identificáveis com base no despacho de entrada na capitania; quando a embarcação for irregular ou inapropriada; quando se está diante de uma embarcação pirata ou apátrida entre outros.

Essas situações, conforme esclarecido neste artigo, são inclusive previstas na legislação portuguesa, que já reconhece a personalidade judiciária ao navio, como forma de efetivar a responsabilidade civil.

Portanto, diante do abuso de direito subjetivo, visando uma maior segurança jurídica, o ordenamento jurídico brasileiro deveria reconhecer, a exemplo, da legislação portuguesa, a personalidade e capacidade judiciária do navio, em casos previstos na legislação, possibilitando



que o navio responda, perante credores interessados, nos mesmos termos em que o proprietário responderia.

Com tal medida, possibilitar-se-ia que tanto empresas nacionais como estrangeiras operassem com observância da segurança jurídica, não representando um risco ao transporte aquaviário, considerando todas as reais possibilidades de solução dos conflitos.

6 REFERÊNCIAS

BRASIL. Agência Brasil. **Acidentes com embarcações no Brasil aumentam 12,63% em 2017**. Disponível em: <<http://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2017-08/acidentes-com-embarcacoes-no-brasil-aumentam-1263-em-2017>>. Acesso em 05 de mai. 2018.

CAMPOS, Ingrid Zanella Andrade. **Direito Marítimo Sistematizado**. Curitiba, Juruá, 2017.

CORDEIRO, Antonio Menezes. **Da natureza jurídica do navio**. In GOMES, Manuel Januário (coord). O Navio. II Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo. Lisboa, 2010.

CUPIS, Adriano. **Os direitos da personalidade**. Trad. Afonso Celso Furtado Rezende. Campinas: Romana, 2004.

FERREIRA, Waldemar Martins. **O Commercio marítimo e o navio**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1931.

FREITAS, Augusto Teixeira de. **Consolidação das Leis Civis**. vol. 1, art. 49.

GOMES, Januário da Costa. **Limitação de responsabilidade por créditos marítimos**. Almedina, Coimbra, 2010.

PONTES DE MIRANDA, Francisco Cavalcanti. **Tratado de direito privado**. Campinas: Bookseller, 2000, t.VII.

ROCHA, Francisco Costeira. **A responsabilidade do navio**. P. 266. In GOMES, Manuel Januário (coord). O Navio. II Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo. Lisboa, 2010.

SOUZA, Herculano Marcos Inglez de. Rio de Janeiro: Impr. Nacional, 1912. **Projecto de código commercial**. vol. 1. Introdução. pag. 79. Disponível em: <<http://www.stf.jus.br/bibliotecadigital/ObrasSelecionadas/42626/pdf/42626.pdf>>. Acesso em 14 de set. 2019.

STOCO, Rui. **Abuso do direito e má-fé processual**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2002.

SUSSEKIND, Arnaldo. **Conflitos de leis do trabalho**. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 1979.

