



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DIREITO

Natália de Souza Ferreira

**A IMPLEMENTAÇÃO DE *STANDARDS* MÍNIMOS SOBRE SEGURANÇA
MARÍTIMA NA POLÍTICA DA UNIÃO EUROPEIA À LUZ DOS CASOS ERIKA E
PRESTIGE: as deficiências apontadas no Memorando de Entendimento de Paris (2009 e
2022) em relação às embarcações irregulares dotadas de bandeira de conveniência**

Florianópolis

2023

Natália de Souza Ferreira

**A IMPLEMENTAÇÃO DE *STANDARDS* MÍNIMOS SOBRE SEGURANÇA
MARÍTIMA NA POLÍTICA DA UNIÃO EUROPEIA À LUZ DOS CASOS ERIKA E
PRESTIGE: as deficiências apontadas no Memorando de Entendimento de Paris (2009 e
2022) em relação às embarcações irregulares dotadas de bandeira de conveniência**

Dissertação submetida ao Programa de Pós-Graduação em Direito da Universidade Federal de Santa Catarina como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Direito Internacional e Sustentabilidade

Orientador: Prof. Arno Dal Ri Júnior, Dr.

Florianópolis

2023

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor,
através do Programa de Geração Automática da Biblioteca Universitária da UFSC.

Ferreira, Natália de Souza
A IMPLEMENTAÇÃO DE STANDARDS MÍNIMOS SOBRE SEGURANÇA
MARÍTIMA NA POLÍTICA DA UNIÃO EUROPEIA À LUZ DOS CASOS
ERIKA E PRESTIGE : as deficiências apontadas no Memorando
de Entendimento de Paris (2009 e 2022) em relação às
embarcações irregulares dotadas de bandeira de conveniência
/ Natália de Souza Ferreira ; orientador, Arno Dal Ri
Junior, 2023.
153 p.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Santa
Catarina, Centro de Ciências Jurídicas, Programa de Pós-
Graduação em Direito, Florianópolis, 2023.

Inclui referências.

1. Direito. 2. direito internacional. 3. segurança
marítima. 4. bandeiras de conveniência. 5. União Europeia.
I. Dal Ri Junior, Arno. II. Universidade Federal de Santa
Catarina. Programa de Pós-Graduação em Direito. III. Título.

Natália de Souza Ferreira

A implementação de standards mínimos sobre segurança marítima na política da União Europeia à luz dos casos Erika e Prestige: as deficiências apontadas no Memorando de Entendimento de Paris (2009 e 2022) em relação às embarcações irregulares dotadas de bandeira de conveniência

O presente trabalho em nível de Mestrado foi avaliado e aprovado, em 12 de julho de 2023, pela banca examinadora composta pelos seguintes membros:

Prof.a Aline Beltrame de Moura, Dr.^a
Universidade Federal de Santa Catarina

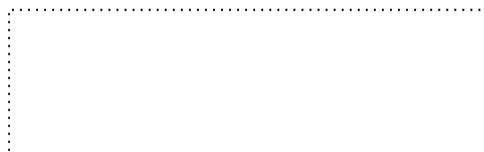
Prof. Leonardo Camargo Subtil, Dr.
Universidade de Caxias do Sul

Prof. Paulo Potiara de Alcântara Veloso, Dr.
Complexo de Ensino Superior de Santa Catarina

Certificamos que esta é a versão original e final do trabalho de conclusão que foi julgado adequado para obtenção do título de mestre em Direito.



Prof. Cláudio Macedo de Souza
Coordenação do Programa de Pós-Graduação



Prof. Arno Dal Ri Júnior
Orientador

Florianópolis, 2023.

À Marinês e ao Daniel.

AGRADECIMENTOS

O início no Programa de Pós-Graduação em Direito da Universidade Federal de Santa Catarina foi bastante desafiador, pois se deu em meio à pandemia de Covid-19 e às dificuldades de contato e conexão próprias das atividades remotas. Ter chegado ao fim desse ciclo é muito gratificante e representativo, uma caminhada que se tornou mais leve pelo apoio de pessoas muito especiais, que merecem um lugar de destaque neste trabalho.

Primeiramente, agradeço aos meus pais, Marinês A. de S. F. e Daniel F., por todo amor, apoio e compreensão. Considero-me uma filha muito agraciada por ter dois exemplos de civilidade e humanidade, e também poder desfrutar do seu amor incondicional. Para sempre em meu coração.

Ao meu noivo, companheiro, amigo, parceiro e confidente, Andrey L. S. B., que, em mais uma etapa, esteve fielmente ao meu lado, meu erguendo quando eu pensava não mais conseguir e me mostrando que a vida é sempre mais. Nada disso seria possível sem você. Muito obrigada, meu amor!

Agradeço também à minha irmã, Emanoela de S. F., e ao meu cunhado, Guilherme L. V., pela companhia nesta etapa e por me auxiliarem nos conhecimentos de matemáticas e estatísticas que este trabalho demandou. Não é mesmo, ‘êêeconomista’?!.

Às minhas diletas amigas, Sarah H. S. T., Gabriela C. C., Bruna S. H. M., Taisi C., Giovana G., Elisa S. e Letícia S. G., que, mesmo diante dos desafios da vida pós-faculdade, não mediram esforços para estar ‘ao meu lado’ neste momento.

Agradeço também àqueles que, diariamente, me apoiaram e viabilizaram a conciliação da vida de estudante com os afazeres da vida adulta, especialmente ao Desembargador Marcos F. P. e aos meus chefes Guilherme S. da M. e Juliana J. A. de A., agradecimentos que se estendem a todos os membros do melhor gabinete do Tribunal de Justiça de Santa Catarina.

Agradeço aos membros da banca avaliadora, Prof.^a Aline B. de M., Prof. Leonardo C. S. e Prof. Paulo P. V. de A., pela disponibilidade em ler este trabalho, bem como pelo muito que acrescerem à construção desta estudante.

Ao Prof. Arno D. R. J., meu orientador, por, desde a primeira fase da graduação em Direito neste Ateneu, ter me auxiliado e acompanhado minha trajetória acadêmica, bem como por possibilitar o desenvolvimento desta pesquisa e incentivar o exercício de uma postura crítica sobre as instituições.

À minha companheira de trabalhos, estudos, alegrias e temores durante o mestrado, a mestranda Kemily L. Esta caminhada, certamente, tornou-se mais leve e engraçada por ter sido partilhada contigo.

À minha *alma mater*, Universidade Federal de Santa Catarina, instituição da qual muito me orgulho.

Ao final, mas mais importante, agradeço a Deus.

RESUMO

A presente pesquisa estuda a modificação da política de segurança marítima da União Europeia, especialmente na implementação de *standards* mínimos de segurança marítima, após o naufrágio dos petroleiros Erika e Prestige. Num cenário de grande risco, ocasionado por embarcações marítimas que não alcançam os padrões mínimos internacionais de segurança marítima, do precário exercício de controle pelo Estado da bandeira e da impotência da Organização Marítima Internacional no impulsionamento do harmônico cumprimento das normativas pelos Estados-membros, a União Europeia, movida pela necessidade de proteger suas águas e pela pressão popular, implementou três pacotes legislativos (pacotes Erika I, II e III), voltados principalmente ao melhoramento das atividades de monitoramento, fiscalização e controle pelo Estado portuário. O objeto da pesquisa é verificar se a concretização da inspeção realizada pelo Estado do porto e a compilação desses resultados no Memorando de Entendimento de Paris são medidas que auxiliam no impulsionamento de adequação aos *standards* mínimos de segurança marítima por embarcações irregulares guarnecidas de bandeiras de conveniência. A hipótese principal é positiva, no sentido de que o controle pelo Estado do porto é uma medida que contribui para o melhoramento do padrão das embarcações marítimas irregulares dotadas de bandeira de conveniência, com a adequação aos padrões internacionalmente exigidos. A pesquisa utilizou-se do método dedutivo, com técnicas de pesquisa bibliográfica e documental, acrescidas, no segundo capítulo, do método auxiliar histórico; e no terceiro capítulo, do método auxiliar estatístico e, como técnica de pesquisa, a pesquisa quali-quantitativa na análise de dados. O primeiro capítulo trata da análise de questões polêmicas relacionadas às bandeiras de conveniência e à segurança marítima, e estuda a atuação da Organização Marítima Internacional frente às bandeiras de conveniência e os principais instrumentos internacionais relacionados à temática. O segundo capítulo analisa a evolução da política de segurança marítima da União Europeia sob o panorama existente até os petroleiros Erika e Prestige e os contornos assumidos após os sinistros. A pesquisa analisa a causa dos naufrágios, suas consequências e repercussões jurídicas, bem como sua importância para a modificação do posicionamento da União Europeia quanto à segurança marítima, sendo, na sequência, analisados alguns dos instrumentos dos pacotes Erika. O terceiro capítulo estuda as bases do controle pelo Estado do porto no âmbito da União Europeia e do Memorando de Entendimento de Paris. Ao final, analisa os dados referentes às detenções de embarcações irregulares guarnecidas de bandeiras de conveniência realizadas na região do Memorando de Entendimento de Paris nos anos de 2009 e 2022, por meio de pesquisa quantitativa acerca do número de detenções e deficiências motivadoras das detenções, bem como de pesquisa qualitativa acerca da classificação das deficiências que motivaram as detenções, tendo sido analisadas 1.311 fichas de inspeção. Da análise teórica e dos dados consolidados, confirmou-se parcialmente a hipótese inicial, observando-se uma tênue melhora da adequação de embarcações de conveniência no cumprimento dos *standards* mínimos internacionalmente exigidos. Os resultados encontrados ficaram aquém do esperado, no entanto não se ignoram os reflexos do fortalecimento do controle por parte do Estado do porto nem as melhorias constatadas.

Palavras-chave: Segurança Marítima. Bandeira de Conveniência. Controle pelo Estado do porto. União Europeia.

RIASSUNTO

La presente ricerca studia la modifica della politica di sicurezza marittima dell'Unione Europea, in particolare nell'attuazione di standard minimi di sicurezza marittima, dopo il naufragio delle petroliere Erika e Prestige. In un contesto ad alto rischio causato da navi che non soddisfano i minimi standard internazionali di sicurezza marittima, dalla scarsa supervisione dello Stato di bandiera e dall'impotenza dell'Organizzazione Marittima Internazionale nel promuovere il rispetto armonioso delle normative da parte degli Stati membri, l'Unione Europea, spinta dalla necessità di proteggere le sue acque e dalla pressione popolare, ha adottato tre pacchetti legislativi (pacchetti Erika I, II e III), principalmente mirati a migliorare le attività di monitoraggio, controllo e sorveglianza da parte dello Stato portuale. L'obiettivo della ricerca è verificare se l'attuazione dell'ispezione da parte dello Stato del porto e la compilazione di tali risultati nel Memorando d'Intesa di Parigi siano misure che contribuiscano a promuovere il rispetto dei minimi standard di sicurezza marittima da parte delle navi irregolari con bandiere di comodo. L'ipotesi principale è positiva, nel senso che il controllo da parte dello Stato del porto è una misura che contribuisce al miglioramento degli standard delle navi irregolari con bandiere di comodo, adeguandosi agli standard internazionalmente richiesti. La ricerca si è avvalsa del metodo deduttivo, con tecniche di ricerca bibliografica e documentale, integrate nel secondo capitolo con il metodo ausiliario storico, e nel terzo capitolo con il metodo ausiliario statistico, utilizzando come tecnica di ricerca l'analisi dati quali-quantitativa. Il primo capitolo tratta l'analisi delle controversie legate alle bandiere di comodo e alla sicurezza marittima, e studia l'azione dell'Organizzazione Marittima Internazionale rispetto alle bandiere di comodo e ai principali strumenti internazionali correlati. Il secondo capitolo analizza l'evoluzione della politica di sicurezza marittima dell'Unione Europea nell'ambito esistente fino alle petroliere Erika e Prestige e i cambiamenti avvenuti dopo gli incidenti. La ricerca analizza le cause dei naufragi, le loro conseguenze e le implicazioni legali, nonché la loro importanza per la modifica della posizione dell'Unione Europea sulla sicurezza marittima, seguita dall'analisi di alcuni degli strumenti dei pacchetti Erika. Il terzo capitolo studia le basi del controllo da parte dello Stato del porto nell'ambito dell'Unione Europea e del Memorando d'Intesa di Parigi. Infine, vengono analizzati i dati relativi alle detenzioni di navi irregolari con bandiere di comodo nella regione del Memorando d'Intesa di Parigi negli anni 2009 e 2022, attraverso una ricerca quantitativa sul numero di detenzioni e sulle carenze che le hanno motivate, nonché una ricerca qualitativa sulla classificazione delle carenze che hanno portato alle detenzioni, con l'analisi di 1.311 schede di ispezione. Dall'analisi teorica e dai dati raccolti, l'ipotesi iniziale è stata confermata solo parzialmente, con un leggero miglioramento nell'adeguamento delle navi con bandiere di comodo ai minimi standard richiesti a livello internazionale. Tuttavia, i risultati ottenuti sono stati al di sotto delle aspettative, ma non si possono ignorare gli effetti del rafforzamento del controllo da parte dello Stato del porto e le migliorie riscontrate.

Parole chiave: Sicurezza Marittima. Bandiera di Convenienza. Controllo dello Stato del porto. Unione Europea.

LISTA DE FIGURAS E GRÁFICOS

Figura 1 – Ficha de detenção - Paris MOU	120
Gráfico 1 – Quantidade de embarcações detidas em 2009	121
Gráfico 2 – Quantidade de embarcações detidas em 2022	122
Gráfico 3 – Qualificação das deficiências – Paris MOU 2009	124
Gráfico 4 – Qualificação das deficiências – Paris MOU 2022	125
Gráfico 5 – Comparativo entre as categorias de deficiência – Paris MOU 2009 e 2022	127

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
ABS	American Bureau of Shipping Inc.
BDC	Bandeira de conveniência
CSC	Cambodian Shipping Corporation
Ecosoc	Conselho Econômico e Social
Emsa	<i>European Maritime Safety Agency</i> (Agência Europeia da Segurança Marítima)
GMES	Monitoramento Global do Ambiente e da Segurança (<i>Global Monitoring for Environment and Security</i>)
Imco	Organização Marítima Intergovernamental Consultiva
IMO	Organização Marítima Internacional (International Maritime Organization)
ISPS Code	<i>International Ships and Port Facility Code</i>
ITF	Federação Internacional dos Trabalhadores em Transporte (International Transport Workers' Federation)
LSA Code	Código Internacional de Equipamentos Salva-Vidas (<i>International Life-Saving Appliance Code</i>)
Marpol	Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (<i>The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships</i>)
MSC	Comitê de Segurança Marítima (Maritime Security Committee)
n./nº	número
ODS	<i>Ozone-depleting substances</i>
OIT	Organização Internacional do Trabalho
OMI	Organização Marítima Internacional
ONU	Organização das Nações Unidas
p.	página
Paris MOU	Memorando de Entendimento de Paris
Prof.	Professor
Prof. ^a	Professora
PSC	<i>Port State Control</i>
PSCO	<i>Port State Control Officer</i>
Solas	Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (<i>Safety of Life at Sea</i>)
TGI	Tribunal de Grande Instância de Paris
Thetis	<i>The Hybrid European Targeting and Inspection System</i>
UE	União Europeia
UFSC	Universidade Federal de Santa Catarina

UNCTAD	Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (<i>United Nations Conference on Trade and Development</i>)
v.	volume
VDR	Registro de Dados de Viagem
Vts	<i>Vessel Traffic Service</i>
ZEE	Zona Econômica Exclusiva

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	13
2	PORMENORES QUE ENVOLVEM AS BANDEIRAS DE (IN)CONVENIÊNCIA E A (IN)SEGURANÇA MARÍTIMA	18
2.1	CONCEPÇÕES E QUESTÕES DÚBIAS RELACIONADAS ÀS EMBARCAÇÕES DE CONVENIÊNCIA.....	18
2.1.1	Navio vs. embarcação marítima	18
2.1.2	Questões em torno da nacionalidade das embarcações marítimas	20
2.1.3	Polêmicas sobre as bandeiras de (in)conveniência	23
2.1.4	<i>Maritime safety vs. maritime security</i>	25
2.1.5	<i>Flag state control vs. port state control</i>	27
2.2	BANDEIRAS DE CONVENIÊNCIA.....	30
2.2.1	O início das inconveniências das bandeiras de conveniência: desenvolvimento histórico	30
2.2.2	A utilização das bandeiras de conveniência e a ameaça à segurança marítima	33
2.3	A ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL.....	35
2.3.1	O principal (e insuficiente) organismo de produção normativa relacionada à segurança marítima	35
2.3.2	A atuação da Organização Marítima Internacional frente às bandeiras de (in)conveniência	36
2.3.3	Principais produções normativas voltadas à segurança marítima	42
2.3.3.1	<i>Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar</i>	42
2.3.3.2	<i>Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar</i>	45
2.3.3.3	<i>Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios</i>	49
3	POLÍTICA DA UNIÃO EUROPEIA SOBRE SEGURANÇA MARÍTIMA APÓS OS CASOS ERIKA E PRESTIGE	55
3.1	CONTEXTO E EVOLUÇÃO DA POLÍTICA DE SEGURANÇA MARÍTIMA EUROPEIA	55
3.1.1	Caso 1: O naufrágio do petroleiro Erika	60
3.1.2	Caso 2: O naufrágio do petroleiro Prestige	75
3.2	A IMPLEMENTAÇÃO DOS PACOTES ERIKA I, II E III	81
3.2.1	Os principais instrumentos de limitação e fiscalização desenvolvidos	88
3.2.1.1	<i>A eliminação dos petroleiros de cascos simples – imposição de ‘casco duplo’</i>	89
3.2.1.2	<i>A Agência Europeia da Segurança Marítima</i>	91
3.2.1.2.1	Funções.....	92
3.2.1.2.2	Estrutura interna e funcionamento.....	94

4	O EXERCÍCIO DA CONTROLE PELO ESTADO DO PORTO COMO MEDIDA DE COIBIÇÃO ÀS EMBARCAÇÕES IRREGULARES	97
4.1	A INTENSIFICAÇÃO DA IMPORTÂNCIA DO <i>PORT STATE CONTROL</i> PÓS-NAUFRÁGIOS DOS PETROLEIROS ERIKA E PRESTIGE	97
4.1.1	Diretiva 2009/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho	101
4.2	<i>PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING</i> (PARIS MOU).....	109
4.2.1	A classificação do perfil de risco e a seleção para inspeção das embarcações marítimas	111
4.2.2	A edição das listas branca, cinza e preta	115
4.2.3	Análise das detenções realizadas em 2009 e 2022	118
4.2.3.1	<i>Quantidade de embarcações detidas</i>	120
4.2.3.2	<i>Qualificação das deficiências observadas</i>	124
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS	129
	REFERÊNCIAS	134
	ANEXO A – Planilha de detenções - Paris MOU 2009/2022.	150

1 INTRODUÇÃO

A conexão entre os continentes, as pessoas e os bens de consumo são possíveis, em grande parte, em razão das embarcações marítimas. Nos versos e estrofes de *Os Lusíadas*,¹ Luís Vaz de Camões já prenunciava as descobertas e o heroico desbravamento do homem aventureiro em suas explorações mar afora. Assim, desde as Grandes Navegações até a atualidade, o mar tem sido o caminho para proporcionar a integração mundial e colaborar para a globalização.

Sob uma ótica menos agradável, a utilização dos mares trouxe também consequências negativas, sobretudo ambientais. Ao longo da história, infelizmente, é possível observar vários naufrágios, ocasionados principalmente por navios adeptos às bandeiras de conveniência, os quais resultaram em graves acidentes e causaram problemas de poluição marítima e numerosas vítimas. Além dos vultosos prejuízos resultantes dos sinistros, grande parte desses naufrágios, como os que sofreram os petroleiros Erika e Prestige, que serão objeto de estudo neste trabalho, guarda certa semelhança no tocante à opção por bandeiras de conveniência, à debilidade estrutural da embarcação (embarcações *substandards*) e à falha no adequado controle, por parte do Estado da bandeira, do cumprimento das obrigações impostas pelo art. 94 da Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar.

Assim, um dos impasses jurídicos que emergem dessa situação é dicotomia entre a necessidade da adoção de medidas que possam, ao mesmo tempo, prevenir a ocorrência de novos naufrágios e impulsionar as embarcações abaixo do padrão a cumprir com os padrões mínimos internacionalmente exigidos. No âmbito da presente pesquisa, considerando as problemáticas decorrentes do estado da arte em relação às bandeiras de conveniência e à segurança marítima, busca-se analisar, à luz dos casos Erika e Prestige, a modificação da política de segurança marítima da União Europeia (UE), especialmente quanto ao exercício de fiscalização e controle realizado pelo Estado do porto na verificação do cumprimento dos *standards* mínimos de segurança marítima, de modo responder se a concretização da inspeção realizada pelo Estado do porto e a compilação desses resultados pelo Memorando de Entendimento de Paris (Paris MOU), nos moldes evidenciados após o naufrágio dos petroleiros Erika e Prestige, são medidas que auxiliam no impulsionamento da adequação aos *standards* mínimos de segurança marítima por parte de embarcações irregulares guarnecidas de bandeiras

¹ CAMÕES, Luís Vaz. *Os Lusíadas*, poema épico. [S. l.]: Didot, 1818.

de conveniência, as quais poderão até mesmo ser detidas e, a depender de seu perfil de risco, impedidas de acessar os portos da UE, caso descumpram certas exigências.

A hipótese levantada é que, por meio da modificação das diretrizes da política de segurança marítima da UE, com a implementação de instrumentos de fiscalização e cooperação pelos pacotes Erika I, II e III, há uma melhora no cumprimento dos *standards* mínimos de segurança marítima previstos internacionalmente, com o impulsionamento da adequação de embarcações irregulares (*lato sensu*) dotadas de bandeiras de conveniência (*stricto sensu*) aos padrões internacionais. O exercício do controle pelo Estado do porto e a possibilidade de detenção e proibição de acesso aos portos da UE, em análise precípua, são medidas que obrigam os navios irregulares a se adequarem ao que lhes é exigido.

A fim de desenvolver e validar a hipótese apontada, a pesquisa está dividida em mais três capítulos além desta introdução. O primeiro capítulo é voltado à análise das questões polêmicas e dúbias relacionadas às bandeiras de conveniência e à segurança marítima. Inicialmente, trata-se dos pontos centrais para o desenvolvimento da pesquisa, como o dilema das bandeiras de conveniência, a limitação do estudo sobre a segurança marítima, o paradoxo entre o *flag state control*, o *port state control*, a atuação da Organização Marítima Internacional (International Maritime Organization – IMO), principal organismo de produção normativa relacionada à segurança marítima, e alguns dos principais instrumentos internacionais relacionados à temática, como a Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar, a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios e a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar. Neste capítulo, utiliza-se como método de pesquisa a pesquisa documental e bibliográfica, especialmente as convenções supracitadas (fontes primárias) e artigos científicos, revistas acadêmicas, monografias e doutrinas nacionais e internacionais a respeito do assunto (fontes secundárias).

No segundo capítulo, o objeto de estudo é a evolução da política da UE sobre segurança marítima, com análise do panorama existente até o desfecho dos naufrágios dos petroleiros Erika e Prestige e as posteriores alterações ocorridas em resposta a esses tristes eventos. Considerando que os naufrágios do Erika e do Prestige foram fatores norteadores que impulsionaram a alteração da política de segurança marítima da UE, serão analisadas suas características e circunstâncias factuais, bem como as principais decisões acerca dos naufrágios emanadas pelas justiças espanhola e francesa, bem como, com relação ao Erika, pelo Tribunal de Justiça da União Europeia. A importância da análise dos casos Erika e Prestige reside, justamente, na sua relevância para a modificação do posicionamento da UE quanto à segurança marítima e para a emancipação normativa da União em relação aos regramentos emanados pela

IMO, os quais foram considerados insuficientes e pouco fiáveis diante da falta de aplicação harmônica dos instrumentos internacionais pelos Estados-membros da Organização. Na última parte do terceiro capítulo, serão analisados alguns dos instrumentos instituídos pelos pacotes Erika I, II e III, como o plano acelerado de eliminação de petroleiros de casco duplo e a criação da Agência Europeia de Segurança Marítima. Neste capítulo, são utilizadas como método de pesquisa a pesquisa documental e bibliográfica, especialmente dos documentos judiciais e das normativas da UE (fontes primárias), além de artigos científicos, revistas acadêmicas, monografias e doutrina nacional e internacional acerca do assunto (fontes secundárias). Como método auxiliar, também se utiliza o método histórico, no que concerne à análise da modificação da política europeia de segurança marítima no momento e seus contornos pós-Erika e Prestige.

O terceiro capítulo da pesquisa é dedicado ao estudo do exercício de controle por parte do Estado do porto e seu aprimoramento pós-Erika e Prestige, concretizado na Diretiva 2009/16/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto. Neste capítulo, são analisados a estrutura do Paris MOU, a metodologia de classificação dos perfis de risco e o sistema de seleção para inspeção das embarcações marítimas, bem como a edição das listas branca, cinza e preta, as quais categorizam as nacionalidades dos navios dentro dessas classificações e geram impacto na metodologia de classificação e seleção para inspeção. Por fim, objetivando possibilitar à verificação da hipótese, no sentido de aferir se o exercício do controle por parte do Estado do porto contribuiu para a adequação de embarcações *substandards*, realiza-se a análise das detenções ocorridas na região do Paris MOU nos anos de 2009 e 2022. A opção pelo estabelecimento do marco de análise se deu em razão de 2009 ser o ano com o dado consolidado mais antigo disponível na base de dados do Paris MOU e também por ser o ano de adoção do último pacote legislativo analisado nesta pesquisa (pacote Erika III), ao passo que 2022 foi escolhido por ser o ano com o dado consolidado mais recente disponível na base de dados do referido Memorando. Nesse ínterim, portanto, o presente estudo pretende investigar as respostas. Neste capítulo, como método de pesquisa, utiliza-se a pesquisa documental e bibliográfica, especialmente dos instrumentos normativas da UE e do Paris MOU (fontes primárias), bem como de artigos científicos, revistas acadêmicas, monografias e doutrinas nacionais e internacionais acerca do assunto (fontes secundárias). Em caráter auxiliar, também é utilizado o método estatístico; e como técnicas de pesquisa, a pesquisa quanti-qualitativa, para a análise de dados referentes ao número de detenções das embarcações marítimas e à qualificação das deficiências que as motivaram, as quais totalizam 1.311 fichas de detenções.

Por fim, na bibliografia atual não foram encontrados trabalhos que tratam sobre o mesmo enfoque adotado nesta pesquisa, tendo chegado a três pesquisas que tangenciam parcelas dos temas estudados neste trabalho, como a análise realizada por Bernardo da Conceição Bock², Malgorzata Anna Nesterowicz³ e Z. Oya Özçayir⁴, os quais, contudo, não problematizam a questão do mesmo modo e ângulo desta dissertação.

O estudo sobre a questão é pouco difundido no Brasil, tendo sido realizada consulta aos *sites* Academia.edu, Periódicos da Capes e ao Portal Scielo, pelas palavras-chaves “segurança marítima”, “União Europeia”, “bandeiras de conveniência”, “controle pelo Estado do porto” e “Memorando de Entendimento de Paris”, não foi possível localizar nenhuma pesquisa nesses termos.

Ao realizar a pesquisa na língua inglesa⁵, foram encontradas 33 pesquisas no Academia.edu e 26 no portal de periódicos da Capes, as quais abordam sobre pontos analisados nesta pesquisa, contudo com objetos e enfoques divergentes, sendo as pesquisas que mais se aproximam deste trabalho às desenvolvidas por Armando Graziano, Pierre Cariou, François-Charles Wolff, Máximo Q. Mejia Junior e Jens-Uwe Schröder-Hinrichs⁶ e Jose Manoel Prieto, Victor Amor, Ignacio Turias, David Almorza e Francisco Piniella⁷. Realizada também busca no repositório institucional da Universidade Federal de Santa Catarina, não foi possível localizar nenhuma pesquisa pelas palavras-chaves elencadas.

² BOCK, Bernardo da Conceição. **Política Europeia de Segurança Marítima**. 2017. 143 f. Dissertação (Mestrado em Direito Internacional e Relações Internacionais) – Universidade de Lisboa, Lisboa, 2017. Disponível em: https://repositorio.ul.pt/bitstream/10451/31882/1/ulfd133634_tese.pdf. Acesso em: 20 mar. 2023.

³ NESTEROWICZ, Malgorzata Anna. Maritime safety and vessel-source pollution control in European Union context. In: KOIVUROVA, Timo et al. (org.). **Understanding and Strengthening European Union-Canada Relations in Law of the Sea and Ocean Governance**. Rovaniemi: University of Lapland Printing Centre, p, 2009. p. 507-529.

⁴ ÖZÇAYIR, Z. Oya. **The use of port state control in maritime industry and application of the Paris MOU**. *Ocean and Coastal Law Journal*, [S. l.], v. 14, n. 2, p. 201-239, 2009. Disponível em: <https://core.ac.uk/download/pdf/234108972.pdf>. Acesso em: 20 mar. 2023.

⁵ “maritime safety”, “European Union”, “flags of convenience”, “port state control” e “Paris Memorandum of Understanding”.

⁶ GRAZIANO, Armando; CARIOU, Pierre; WOLFF, François-Charles; MEJIA, Maximo; SCHRÖDER-HINRICH, Jens-Uwe. **Port State Control inspections in the European Union: Do inspector’s number and background matter?**. Nantes: Laboratoire d’Economie et de Management, 2017. Disponível em: <https://shs.hal.science/halshs-01649418/>. Acesso em: 20 mar. 2023.

⁷ PRIETO, Jose Manuel; AMOR, Victor; TURIAS, Ignacio; ALMORZA, David; PINIELLA, Francisco. **Evaluation of Paris MOU Maritime Inspections Using a STATIS Approach**. *Mathematics*, [S. l.], v. 9, p. 1-14, 2021. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/354241656_Evaluation_of_Paris_MoU_Maritime_Inspections_Using_a_STATIS_Approach. Acesso em: 20 mar. 2023.

Como a maior parte das bibliografias e dos documentos consultados durante a pesquisa foram escritos em outros idiomas, com a intenção de facilitar a compreensão e possibilitar incondicionado acesso a outros estudantes falantes da língua portuguesa, os excertos foram traduzidos pela autora, sendo a versão original apresentada em rodapé, para conferência pessoal do leitor. Além disso, o trabalho obedece a metodologia de referência de obras e de citações determinada pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) (NBR 10520:2002 e NBR 6023:2018). Em razão da opção pelo sistema numérico, tanto as citações como as notas explicativas foram expostas em nota de rodapé, de forma facilitar o acesso às obras referenciadas e manter a limpeza textual e visual da pesquisa.

2 PORMENORES QUE ENVOLVEM AS BANDEIRAS DE (IN)CONVENIÊNCIA E A (IN)SEGURANÇA MARÍTIMA

2.1 CONCEPÇÕES E QUESTÕES DÚBIAS RELACIONADAS ÀS EMBARCAÇÕES DE CONVENIÊNCIA

2.1.1 Navio vs. embarcação marítima

As navegações marítimas, historicamente, tiveram papel fundamental para o desenvolvimento e a integração mundiais. Desde a época das Grandes Navegações, no século XV, ou mesmo antes, até os dias atuais, as navegações aproximam e conectam territórios, bens, pessoas, enfim, promovem a globalização.

Nesse cenário, o ‘navio’ é elemento indispensável ao objeto de estudo que se busca desenvolver nesta pesquisa, de tal sorte que se torna necessário esclarecer, ainda que brevemente, seu conceito, sua classificação – se público ou privado – e a maneira como é compreendido pelas Convenções Internacionais, que serão posteriormente analisadas.

De forma ordinária, em tratados e na literatura jurídica, o termo ‘navio’ é utilizado em três dimensões. A primeira diz respeito ao próprio bem móvel adequado para a prática de navegação. O termo também é empregado para designar as pessoas que nele se encontram. E, por fim, a palavra ‘navio’ é usada em referência ao Estado da bandeira.⁸ Em outras palavras, Accioly afirma que “[...] o direito internacional reconhece a jurisdição do estado sobre os navios arvorando a sua bandeira, bem como sobre as pessoas que nestes se encontrem, e o navio como propriedade de seus nacionais”.⁹ Além da ampla concepção de navio, que alcança o bem, as pessoas que nele estão e o vínculo jurídico, a doutrina também classifica a sua natureza, que podendo ser *pública* (marinha militar) ou *privada* (marinha mercante).¹⁰

No que concerne à interpretação do termo pelas Convenções que serão objeto de estudo nesta pesquisa, observa-se, em uma primeira análise, que, na Convenção das Nações Unidas

⁸ MEYERS, Herman. The nationality of ships. *American Journal of International Law*, [S. l.], v. 63, n. 1, p. 167-170, 1969. Disponível em: <https://www.cambridge.org/core/journals/american-journal-of-international-law/article/abs/the-nationality-of-ships-by-herman-meyers-foreword-by-d-h-n-johnson-the-hague-martinus-nijhoff-1967-pp-xiii-395-index-gld-42/7E8382CC5750956DE52938086F357F41>. Acesso em: 20 mar. 2022.

⁹ ACCIOLY, Hildebrando. *Manual de direito internacional público*. 24 ed. São Paulo: Saraiva Educação, 2019, p. 531.

¹⁰ *Ibid.*

sobre Direito do Mar,¹¹ ordinariamente conhecida como ‘Constituição do Mar’, devido a sua indiscutível relevância, o texto utiliza, de modo geral, ‘navio’ e ‘embarcação’ como expressões sinônimas, sem, todavia, atribuir significado efetivo ao termo. No corpo do texto, encontram-se especificadas algumas categorias de navios, como, por exemplo, navios de guerra e navio de pirataria.

Diversamente, na Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios (*The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships – Marpol*)¹², há expressa conceituação do termo, no art. 2º, (4): “Navio significa uma embarcação de qualquer tipo operando no ambiente marinho e abrange embarcações do tipo hidrofólio, veículos que se deslocam sobre um colchão de ar, submersíveis, embarcações flutuantes e plataformas fixas ou flutuantes”.¹³ Além da explícita referência ao conceito de ‘navio’, a convenção apresenta individualiza as modalidades de navio, tais como “navio petroleiro bruto”, “navio novo” e “navio existente”, que trazem esclarecimentos pontuais para cada um de seus anexos.

Na Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (*Safety of Life at Sea – Solas*),¹⁴ é possível verificar uma conceituação mais complexa do que a mencionada nas Convenções supracitadas, pois, apesar de utilizar ambos os termos (navio e embarcação), há pormenorizada conceituação e subdivisão das estruturas neste diploma.

No capítulo I, parte A, regulamento 1 (b), é mencionado que “[...] cada um dos capítulos define com mais precisão os tipos de navios a que se aplicam, bem como o campo das disposições que lhes são aplicáveis” (tradução nossa).¹⁵ Nesse sentido, no regulamento 2, o qual trata das definições do primeiro capítulo, há expressa definição do que se entende por navio de passageiro, navio de carga, navio-tanque, embarcação de pesca, navio nuclear, navio novo e navio existente.

¹¹ UNITED NATIONS. **United Nations Convention on the Law of the Sea**. Montego Bay, 10 December 1982. UM: New York: 1995. Disponível em: https://treaties.un.org/doc/publication/CTC/Ch_XXI_6_english_p.pdf. Acesso em: 20 mar. 2023.

¹² INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)**. London: IMO, 1973. Disponível em: [https://www.imo.org/en/about/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](https://www.imo.org/en/about/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx). Acesso em: 20 mar. 2022.

¹³ *Ibid.*, Art. 2º. No original: “‘4’. Ship means a vessel of any type whatsoever operating in the marine environment and includes hydrofoil boats, air-cushion vehicles, submersibles, floating craft and fixed or floating platforms”.

¹⁴ INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO). **Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)**. London: IMO, 1974. Disponível em: [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\)-1974.aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS)-1974.aspx). Acesso em: 20 mar. 2022.

¹⁵ *Ibid.*, Cap. I, Parte A, regul. 1, “b”. No original: “The classes of ships to which each chapter applies are more precisely defined, and the extent of the application is shown, in each chapter”.

Com relação às embarcações, no capítulo III, regulamento 3, há diferenciação das estruturas, a exemplo da “embarcação de salvamento”, descrita como “[...] uma embarcação concebida para salvar pessoas em perigo e conduzi-las às embarcações de sobrevivência” (tradução nossa),¹⁶ ao passo que a “embarcação de sobrevivência” é apresentada como “[...] embarcação capaz de preservar as vidas as pessoas em perigo, a partir do momento em que abandonaram o navio” (tradução nossa).¹⁷

Dessa forma, constata-se que a citada Convenção realiza análise pormenorizada, inclusive, das diferentes modalidades de navios e embarcações, atendendo a cada especificidade dos capítulos do Tratado.

Por fim, quanto aos termos citados nas convenções analisadas, extraem-se os seguintes dados: i) na Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar, há menção ao termo *ship/ships* 220 vezes, enquanto o termo *vessel/vessels* contabiliza 106 repetições; ii) na Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios e seus anexos, há 1.532 menções ao termo *ship/ships*, e a palavra *vessel/vessels* se repete 14 vezes; iii) na Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, a palavra *ship/ships* é mencionada 2.632 vezes, ao passo que *vessel/vessels* somam 396 repetições.

Na maior parte dos casos, as expressões são usadas como sinônimas, com exceção da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, que possui tratamento específico para ‘navio’ e ‘embarcação’, nos moldes de ‘embarcação de sobrevivência’, descrita acima. Desse modo, apesar da utilização de ambas as expressões, é visível a preponderância, em todas as Convenções Internacionais analisadas, da adoção dominante do termo navio/navios. Destaca-se, por fim, que este trabalho utilizará os termos como expressões sinônimas.

2.1.2 Questões em torno da nacionalidade das embarcações marítimas

A nacionalidade do navio, como destacado por Tullio Treves, “continua a ser um eixo central do direito do mar” (tradução nossa)¹⁸ e, portanto, elemento intimamente ligado ao princípio da liberdade do alto mar. Em sintonia, a Convenção das Nações Unidas sobre Direito

¹⁶ IMO, 1974, Cap. III, parte A, regul. 3, “19”. No original: “*Rescue boat is a boat designed to rescue persons in distress and to marshal survival craft*”.

¹⁷ Ibid., Cap. III, parte A, regul. 3, “23”. No original: “*Survival craft is a craft capable of sustaining the lives of persons in distress from the time of abandoning the ship*”.

¹⁸ TREVES, Tullio. Flags of convenience before the Law of the Sea Tribunal. **San Diego International Law Journal**, [S. l.]. v. 6, n. 1, p. 179-190, 2004. Disponível em: <https://digital.sandiego.edu/ilj/vol6/iss1/9/>. Acesso em: 20 mar. 2022. No original: “*remains na axis of the law of the sea*”.

do Mar determina que “[...] nenhum Estado pode legitimamente pretender submeter qualquer parte do alto mar à sua soberania” (tradução nossa).¹⁹

Nesse sentido, no que diz respeito às embarcações marítimas, a nacionalidade representa a externalização da soberania do Estado em que o navio está registrado, de forma a figurar como uma extensão real de seu território.²⁰ Dessa forma, a embarcação possui a mesma nacionalidade do Estado da bandeira que ostenta em seu pavilhão, ‘território’ que, em regra, o referido Estado gozará de poderes inerentes ao exercício da soberania.

A previsão acerca da nacionalidade das embarcações marítimas foi consolidada²¹ pela Convenção sobre o Alto Mar, em seu art. 5º,²² cuja previsão foi praticamente replicada na Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar,²³ a qual determinou, no art. 91, que “[...] todo Estado deve estabelecer requisitos necessários para a atribuição de sua nacionalidade a navios, para o registro de navios em seu território e para o direito de arvorar a sua bandeira”. O texto ainda afirma que “[...] os navios possuem a nacionalidade do Estado cuja bandeira estejam

¹⁹ UNITED NATIONS, 1982, art. 89. No original: “No State may validly purport to subject any part of the high seas to its sovereignty”.

²⁰ SILVA, Marcos Edmar Ramos Alvares da; TOLEDO, André de Paiva. Vínculo substancial e as bandeiras de conveniência: consequências ambientais decorrentes dos navios com registros abertos. **Revista de Direito Internacional**, Brasília, v. 13, n. 2, p. 159-177, 2016. Disponível em: <https://www.publicacoesacademicas.uniceub.br/rdi/article/view/4024>. Acesso em: 30 jun. 2022.

²¹ Xhelilaj e Krisafi elucidam que “A codificação das leis marítimas consuetudinárias na Convenção de Genebra de 1958 sobre o Alto Mar estabeleceu formalmente, pela primeira vez no direito internacional, os princípios básicos da nacionalidade e registro, que permitem ao navio possuir a nacionalidade do Estado em que a que pertence, mediante registro (ONU, 1958)” (tradução nossa). No original: “The codification of the customary maritime laws in the 1958 Geneva Convention on the High Seas, laid down formally for the first time in the international law the basic principles of the nationality and registration, which allows the vessel to possess the nationality of the State on which it belongs, upon registration”. XHELILAJ, Ermal; KRISAFI, Ksenofon. International implications concerning the legal regime of ship registration. **Scientific Journal of Maritime Research**, [S. l.], v. 27, n. 1, p. 213-223, 2003, p. 215. Disponível em: [https://hrcak.srce.hr/file/153199#:~:text=The%20close%20registry%2C%20which%20is,other%20\(Ready%2C%201998\)](https://hrcak.srce.hr/file/153199#:~:text=The%20close%20registry%2C%20which%20is,other%20(Ready%2C%201998).). Acesso em: 20 mar. 2022.

²² UNITED NATIONS. **Convention on the High Seas**. Genebra: UM, 1958. Disponível em: https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/8_1_1958_high_seas.pdf. Acesso em: 20 fev. 2022. Art. 5º. 1. Cada Estado fixa as condições pelas quais concede a sua nacionalidade aos navios, e bem assim as condições de registro e o direito de arvorar o seu pavilhão. Os navios possuem a nacionalidade do Estado cujo pavilhão estão autorizados a usar. Deve existir uma ligação substancial entre o Estado e o navio; o Estado deve, nomeadamente, exercer a sua jurisdição efectiva e a sua fiscalização nos domínios técnico, administrativo e social sobre os navios que arvoram o seu pavilhão. 2. Cada Estado entrega aos navios a quem concede o direito de usar o seu pavilhão os documentos para esse efeito necessários. No original: “1. Each State shall fix the conditions for the grant of its nationality to ships, for the registration of ships in its territory, and for the right to fly its flag. Ships have the nationality of the State whose flag they are entitled to fly. There must exist a genuine link between the State and the ship; in particular, the State must effectively exercise its jurisdiction and control in administrative, technical and social matters over ships flying its flag. 2. Each State shall issue to ships to which it has granted the right to fly its flag documents to that effect”.

²³ ONU, 1982.

autorizados a arvorar. Deve existir um vínculo substancial entre o Estado e o navio” (tradução nossa).²⁴

Dessa forma, é possível observar que a atribuição da nacionalidade pelo Estado da bandeira possui alta carga discricionária, porquanto compete a própria Nação soberana estabelecer os requisitos necessários para efetuar o registro. O registro do navio se resume à confecção de uma matrícula, que deverá conter as informações ordinárias do navio, como dimensão, capacidade, tonelagem, nome e dados do proprietário. Perfectibilizado o registro e, dessa forma, estabelecida a nacionalidade,²⁵ a embarcação estará autorizada a hastear a bandeira do pavilhão de adoção.

Dentre as principais características da nacionalidade, ressalta-se a sua importância em relação à jurisdição aplicável à embarcação. Isso porque, ao se vincular a determinado Estado, o navio obedecerá ao regime jurídico vigente no Estado de registro, para fins de cumprimento da legislação interna, bem como aos Tratados e Convenções Internacionais de que o Estado da bandeira for signatário.

Nesse sentido, Silva e Toledo destacam que

A nacionalidade é o traço mais importante dos navios, pois o registro em um Estado lhes permite usufruir de uma gama de direitos com a proteção do respectivo Estado no que se refere à aplicação dos tratados internacionais. O navio beneficia-se da proteção diplomática e consular do Estado da bandeira. Além disso, ele pode participar das atividades marítimas reservadas a sua nacionalidade. Contudo, em contrapartida, a nacionalidade lhes impõe uma série de obrigações internas e internacionais, o que é materializado no exercício da jurisdição por parte do Estado que lhes autorizou o arvoreamento da bandeira.²⁶

Nesse cenário, é possível inferir que a bandeira hasteada é signo da soberania do Estado vinculado, e, em razão disso, a jurisdição, o ordenamento jurídico interno e as disposições internacionais de que o Estado seja signatário se ‘estendem’ pela embarcação marítima. Além disso, para fins de concessão da nacionalidade à embarcação marítima, os critérios aplicados possuem alta discricionariedade do Estado de registro, o qual é responsável por estabelecer os requisitos que compreender necessários. Por fim, questão polêmica envolve a previsão de existência de vínculo substancial entre o navio e o Estado, o qual é alvo de debate acerca do que se entende por *genuine link*, previsto pelos instrumentos internacionais citados.

²⁴ ONU, 1982, art. 91. No original: “Every State shall fix the conditions for the grant of its nationality to ships, for the registration of ships in its territory, and for the right to fly its flag” e “Ships have the nationality of the State whose flag they are entitled to fly. There must exist a genuine link between the State and the ship”.

²⁵ XHELILAJ; KRISAFI, p. 325.

²⁶ SILVA; TOLEDO, 2016, p. 168.

Atualmente, conforme apresentado no relatório anual da Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento,²⁷ pelo critério de tonelagem de porte bruto sob sua nacionalidade, os cinco Estados que possuem as maiores frotas de embarcações marítimas são Panamá, Libéria, Ilhas Marshall, Hong Kong, Singapura, cujas frotas, respectivamente, contam com 7.980, 3.942, 3.817, 2.718 e 3.321 navios.²⁸

2.1.3 Polêmicas sobre as bandeiras de (in)conveniência

Diretamente vinculada ao tópico anterior, a bandeira de conveniência é uma particularidade intimamente ligada à nacionalidade da embarcação. Incluindo-se na modalidade de “registro aberto”,²⁹ em contraponto aos “registros fechados”,³⁰ as bandeiras de conveniência se caracterizam pela ausência de exigência de vínculo substancial entre o navio e o Estado do pavilhão.

Em uma análise ampla, o pavilhão de complacência é a autorização, mediante registro, para que a embarcação possa navegar sob determinada nacionalidade sem que, contudo, exista um vínculo sequer que conecte o Estado da bandeira e o navio. Nas palavras de Silva e Toledo, “[...] a bandeira de conveniência tornou-se paulatinamente uma estratégia para impedir o estabelecimento do elo jurídico genuíno entre o Estado e o navio”.³¹

A adoção do regime de conveniência, no entanto, é tema bastante polêmico, especialmente pela falta de efetivo controle pelo Estado da bandeira. Além disso, conforme mencionado acima, outra característica das bandeiras de conveniência é a ausência de vínculo genuíno entre o navio e o Estado da bandeira, situação que contraria a determinação expressa

²⁷ UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT. **Review of Maritime Transport 2021**. Geneva: UN, 2021. Disponível em: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2021_en_0.pdf. Acesso em: 12 jan. 2021.

²⁸ *Ibid.*, p. 64.

²⁹ Simon W. Tache define os registros abertos como sendo a “prática de um Estado para partir a concessão de caráter nacional a navios, independentemente de propriedade, controle ou tripulação”. No original: “practice of a state to allow the conferment of national character upon ships regardless of ownership, control or manning”. TACHE, Simon W. The nationality of ships: the definitional controversy and enforcement of genuine link. **The International Lawyer**, [S. l.], v. 16, n. 2, p. 301-312, spring 1982, p. 304. Disponível em: <https://www.jstor.org/stable/40706615>. Acesso em: 20 ago. 2022.

³⁰ Xhelilaj e Krisaf, definem os registros fechados como “[...] aqueles registros que envolvem uma conexão real em virtude de laços nacionais, econômicos e sociais entre o proprietário da embarcação, por um lado, e seu Estado, por outro” (tradução nossa). No original: “[...] *those registries which involves a real connection by virtue of national, economical and social ties among the owner of the vessel on one hand, and its State on the other*”. XHELILAJ; KRISAF, 2003, p. 215.

³¹ SILVA; TOLEDO, 2016, p. 171.

na Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar, a qual prevê a necessidade de “vínculo substancial entre o Estado e o navio” (tradução nossa).³²

Apesar disso, a referida Convenção não cuidou de dar efetivo significado ao termo “vínculo substancial”, situação que confere uma margem bastante ampla para que os Estados apliquem os critérios que compreenderem suficientes para ‘suprir’ essa lacuna³³.

Além da ausência da imposição de um “vínculo genuíno” concreto, e também em decorrência disso, as bandeiras de conveniência vêm se mostrando uma modalidade de registro vantajosa para os proprietários e armadores das embarcações marítimas. Quanto aos aspectos econômicos, é prática comum que o Estado da bandeira exija taxas mais baixas para a realização do registro da embarcação e menores alíquotas de imposto, além de poucas obrigações tributárias.³⁴ Outro fator que contribui para uma redução dos custos para os proprietários e armadores estão relacionados à remuneração e aos direitos trabalhistas dos marítimos, uma vez que essa categoria profissional tem liberdade para escolher se registrar em Estados com legislações trabalhistas mais flexíveis, com obrigações e responsabilidades baixas, reduzindo assim o direito-custo.³⁵

Esses benefícios, no entanto, trazem consideráveis impactos negativos, principalmente para as áreas ambiental, trabalhista e social. No aspecto ambiental, a utilização do pavilhão de conveniência é marcada pela exígua fiscalização, por parte do Estado da bandeira, acerca das condições físicas das embarcações e da (im)perícia dos trabalhadores marítimos,³⁶ sendo fato notório que grande parte dos acidentes marítimos, principalmente as marés negras (derramamento de petróleo e derivados no mar), é ocasionada por navios de bandeiras de conveniência.³⁷

³² ONU, 1982, art. 91. No original: “a genuine link between the State and the ship”.

³³ FERREIRA, Natália de Souza. **O vínculo substancial das bandeiras de conveniência no direito internacional do mar**: a (in)definição como forma abusiva de utilização (1958-2014). 2020. 68 f. Monografia (Graduação em Direito) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2020. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/handle/123456789/218913>. Acesso em: 20 mar. 2023.

³⁴ ROJAS, Lia Carolina Barroso. **Open registries and recognized organization**: synergy or dysfunction. 2019. 111 f. Dissertação (Master of Science In Maritime Affairs), World Maritime University, Malmö, 2019, p. 25. Disponível em: https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=2174&context=all_dissertations. Acesso em: 20 jun. 2023.

³⁵ MARTINS, Eliane Octaviano. **Curso de Direito Marítimo**. v. 1–3. ed. rev. ampl. e atual. Barueri: Manole, 2008, p. 174-176.

³⁶ *Ibid.*, p. 176-181.

³⁷ MUNIZ, Rafael. **A nacionalidade do navio à luz da Convenção das Nações Unidas Sobre o Direito do Mar de 1982**: o vínculo efetivo entre o Estado e o navio. 2009. 108 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Jurídicas) – Universidade do Vale do Itajaí, Itajaí, 2009. Disponível em: <https://siaiap39.univali.br/repositorio/bitstream/repositorio/1541/1/Rafael%20Muniz.pdf>. Aceso em: 20 mar. 2023.

Nas esferas trabalhista e social, a utilização das bandeiras de conveniências tem como consequência as más condições de trabalho para os marítimos, geralmente expostos a situações inferiores ao padrão mínimo exigido pela IMO.³⁸ Silva e Toledo apontam graves violações ao direito dos trabalhadores, já que, “[...] nos navios de bandeira de conveniência, é comum que os trabalhadores marítimos tenham salários baixos, condições precárias de trabalho, alimentação de péssima qualidade, escassez de água potável e longas jornadas de trabalho sem o devido descanso”.³⁹

Por fim, é importante destacar que o regime de conveniência é uma modalidade de registro lícita e possível, pois o fato de uma embarcação optar pela bandeira de conveniência não implica, necessariamente, contrariedade ao direito internacional. No entanto, há uma tendência maior de que, especialmente em decorrência da ausência de vínculo entre o Estado da bandeira e a embarcação marítima, esses navios deixem de cumprir com os deveres e as obrigações a eles impostos, sobretudo pela ausência de fiscalização e controle por parte do Estado de registro.

2.1.4 *Maritime safety vs. maritime security*

Eixo central deste estudo, a segurança marítima não é um conceito novo, todavia, como apontado por Bock, “[...] representa uma das mais recentes ‘tendências’ do jargão jurídico-internacional”.⁴⁰ As múltiplas facetas do termo ‘segurança marítima’ merecem atenção, especialmente em relação ao seu efetivo significado e alcance. Em grande parte dos casos, as expressões *safety* e *security* são utilizados como sinônimas, não havendo óbvia distinção entre elas na literatura. A ausência de uma diferenciação entre os termos se deve ao fato de que, em algumas línguas, como no português e no espanhol, tais palavras remetem a uma única tradução: segurança. No inglês, de modo diverso, *maritime safety* e *maritime security* são expressões distintas, não causado, portanto, dificuldade de identificação.

³⁸ MARTINS, 2008, p. 177.

³⁹ SILVA; TOLEDO, 2016, p. 173.

⁴⁰ BOCK, Bernardo da Conceição. **Política Europeia de Segurança Marítima**. 2017. 143 f. Dissertação (Mestrado em Direito Internacional e Relações Internacionais) – Universidade de Lisboa, Lisboa, 2017, p. 16. Disponível em: https://repositorio.ul.pt/bitstream/10451/31882/1/ulfd133634_tese.pdf. Acesso em: 20 mar. 2023.

Apesar do caráter de complementariedade genuíno entre si,⁴¹ tendo em vista que ambas as expressões se propõem a prevenir e mitigar os efeitos de danos ocasionados por motivos diversos, a diferença entre elas delimita os campos e objetos de estudo. Isso porque, ao considerar o significado do termo sob a ótica *maritime safety*, o ponto central de estudo será a combinação das medidas destinadas a proteger o domínio marítimo, no sentido de limitar o efeito de perigos acidentais ou naturais, bem como os danos e riscos ao meio ambiente.⁴² Beirão,⁴³ ao esclarecer o significado dos termos apresentados, indica que, para a língua portuguesa, a melhor tradução para o termo *maritime security* seria proteção, mais próximo da defesa marítima contra ameaças. Por outro lado, o termo *maritime safety* teria uma acepção mais estreitamente relacionada com a ‘salvaguarda’, portanto com a prevenção de acidentes e de poluição no meio ambiente marinho. O autor⁴⁴ aponta ainda que a IMO possui diversas fontes jurídicas sobre a matéria, que tratam tanto de *safety* (como, por exemplo, a Solas) quanto de *security* (como a Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos Contra a Segurança da Navegação Marítima).⁴⁵

Com relação ao significado de *maritime safety*, Fransas *et al.* apresentam interessante e completa análise acerca de sua concepção, subdividindo-a em quatro eixos gerais, sendo o primeiro relacionado à segurança externa, dos portos, dos equipamentos de segurança e das condições ambientais. O segundo é ligado à segurança interna da embarcação marítima, como as condições de estrutura e estabilidade de fortuitos internos do navio. O terceiro eixo diz respeito ao fator humano, responsável por aproximadamente oitenta por cento dos acidentes marítimos. Por fim, o quarto eixo cuida dos impactos ambientais resultantes das interações das subdivisões anteriormente mencionadas.⁴⁶

Por outro lado, *maritime security* trata da combinação entre meios preventivos e de combate à proteção do domínio marítimo contra atos ilícitos, tais como o contrabando e o

⁴¹ MEJIA, Maximo. Maritime Gerrymandering: dilemmas in defening piracy, terrorismo and Other acts of maritime violence. **Journal of International Commercial Law**, [S. l.], v. 2, n. 2, p. 153-175, 2003. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/234022536_Maritime_Gerrymandering_Dilemmas_in_Defining_Piracy_Terrorism_and_other_Acts_of_Maritime_Violence. Acesso em: 30 set. 2022.

⁴² FRANSAS, Anne *et al.* **Maritime safety and security**: Literature review. Kotka: Kymenlaakso University of Applied Sciences. 2012. (Serie Research and Reports, n. 77). Disponível em: https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/46235/B77_raportti_2.pdf?sequence=3&isAllowed=y. Acesso em: 20 ago. 2022.

⁴³ BEIRÃO, André Panno. Segurança no mar: que segurança? In: BEIRÃO, André Panno; PEREIRA, Antônio Celso Alves. **Reflexões sobre a Convenção do Direito do Mar**. Brasília: Funag, 2014, p. 127–166.

⁴⁴ *Ibid.*, p. 158.

⁴⁵ UNITED NATIONS. **Convention for the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation**. Rome: UN, 1988. Disponível em: <https://treaties.un.org/doc/db/terrorism/conv8-english.pdf>. Acesso em: 20 mar. 2023.

⁴⁶ FRANSAS *et al.* *op. cit.*, p. 13.

terrorismo.⁴⁷ Sobre a diferença de compreensão entre *maritime safety* e *maritime security*, Piedade esclarece:

O segundo conceito (*maritime safety*) refere-se à prevenção ou minimização de potenciais acidentes no mar, que possam ocorrer como resultado da não conformidade com as normas aplicáveis à construção, equipamento e operação de navios. Em contraste, o primeiro conceito (*maritime security*), o qual é referido neste artigo como segurança marítima, está relacionado com a proteção contra a prática de atos ilegais e deliberados.⁴⁸

Elucidadas as divergências entre os conceitos relacionados à segurança marítima, importante destacar que a análise que se propõe a desenvolver nesta pesquisa está centrada e vinculada ao conceito de *maritime safety*, porquanto o que se busca analisar são os aspectos relacionados à prevenção de potenciais acidentes no mar, especialmente por embarcações dotadas de bandeiras de conveniências *sub standards*, não sendo objeto de estudo a prática de ilícitos criminais propriamente ditos a bordo de embarcações marítimas.

2.1.5 *Flag state control vs. port state control*

A responsabilidade pelo exercício do controle sobre as embarcações marítimas foi estabelecida pela Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar, nestes termos: “[...] todo Estado deve exercer efetivamente sua jurisdição e controle em questões administrativas, técnicas e sociais sobre os navios que arvoram sua bandeira” (tradução nossa).⁴⁹

A previsão fixada pela Convenção de Montego Bay, portanto, estabelece o que se compreende como dever de controle por parte do Estado da bandeira, devendo este tomar as medidas necessárias para garantir a segurança marítima no que tange à “[...] construção, equipamentos e condições de navegabilidade do navio [...]”,⁵⁰ bem como à “[...] composição, condições de trabalho e formação das tripulações, tendo em conta os instrumentos internacionais aplicáveis”,⁵¹ e à “[...] utilização de sinais, manutenção de comunicação e prevenção de abalroamentos”.⁵² Para efetivar tais medidas, o Estado da bandeira deverá, antes da realização do registro e após, em intervalos determinados, realizar a inspeções no navio,

⁴⁷ FRANSAS *et al.*, 2012.

⁴⁸ PIEDADE, João. Segurança marítima e os estudos de segurança: revisão da literatura. **Revista Relações Internacionais**, Lisboa, março, p. 11-24, 2018, p. 17. Disponível em: https://ipri.unl.pt/images/publicacoes/revista_ri/pdf/ri57/RI57_art02_JP.pdf. Acesso em: 30 out. 2022.

⁴⁹ UNITED NATIONS, 1982, Art. 94, I. No original: “Every State shall effectively exercise its jurisdiction and control in administrative, technical and social matters over ships flying its flag”.

⁵⁰ *Ibid.*, Art. 94, 3, “a”.

⁵¹ *Ibid.*, Art. 94, 3, “b”.

⁵² *Ibid.*, Art. 94, 3, “c”.

devendo ser concedidos à embarcação cartas, publicações marítimas, equipamentos e instrumentos necessários à segurança da navegação.⁵³ Além disso, também é incumbência do Estado da bandeira, no exercício de seu controle, certificar-se de que o capitão, os oficiais e a tripulação possuem os conhecimentos e as qualificações necessárias para o exercício da atividade, bem como fazer com que “[...] conheçam perfeitamente e observem os regulamentos internacionais aplicáveis”.⁵⁴

O exercício do *flag state control* é previsto por diversas convenções internacionais,⁵⁵ que pretendem, cada qual em atenção à sua particularidade, fazer com que o Estado da bandeira realize o exercício de fiscalização da embarcação marítima, a fim de se certificar do cumprimento dos regulamentos internacionais aplicáveis. Fikri descreve o *flag state control* como o “[...] dever do Estado de bandeira garantir que os navios que arvoram sua bandeira atendam aos padrões e regulamentos internacionais. Isso inclui a realização de inspeções, pesquisas e auditorias para verificar a conformidade com várias convenções e regulamentos” (tradução nossa).⁵⁶

A carência e/ou insuficiência de controle por parte do Estado da bandeira, no entanto, pode dar vez ao surgimento de embarcações *substandard*. É bastante comum que os Estados deleguem às chamadas sociedades classificadoras o dever de exercer a atividade de inspeção e de emissão das certidões e dos certificados necessários à comprovação de regularidade por parte da embarcação marítima. Contudo, eventual falha ou incompetência dessas sociedades na realização das vistorias fragiliza o controle por parte do Estado da bandeira. Nesse sentido, Fikri elucida que qualquer parte envolvida no “[...] círculo de responsabilidade marítima, a saber, proprietário – embarcador, fretador, corretor, financiador, seguradora, advogado, gerente de navio, sociedade classificadora, bandeira – pode ter um papel direto ou indireto na condição inferior ao padrão” (tradução nossa).⁵⁷

⁵³ UNITED NATIONS, 1982, Art. 94, 4, “a”.

⁵⁴ *Ibid.*, Art. 94, 4, “c”.

⁵⁵ Por exemplo: Convention on the Conditions for Registration of Ships (UNCCROS, 1986), International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS, 1974) e International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL 73/78).

⁵⁶ FIKRI, Iqbal. **Flag state control: an overview and its relationship with port state control**. 2007. 104 f. Dissertação (Master of Science in Maritime Affairs) – Word Maritime University, Malmö, 2007, p. 90. Disponível em: https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=1169&context=all_dissertations. Acesso em: 20 mar. 2023. No original: “[...] *the flag state's duty to ensure that ships flying its flag meet international standards and regulations. This includes conducting inspections, surveys, and audits to verify compliance with various conventions and regulations*”.

⁵⁷ FIKRI, 2007, p. 26 *apud* SPREMULLI, 2004, p. 26. No original: “[...] *circle of maritime responsibility, namely owner – shipper – charterer – broker – financier – insurer – lawyer – ship manager – classification society – flag (Spremulli, 2004, p. 39) may have direct or indirect role to the condition of substandard. To include port state in that circle will lead to a broader spectrum of agents in maritime responsibility*”.

Nesse cenário, o *port state control* caracteriza-se por ser uma ação unilateral do Estado do porto,⁵⁸ uma medida de controle complementar que objetiva reforçar a necessária regularidade das embarcações marítimas, com a verificação de conformidade por parte dos certificados existentes e das reais condições do navio. Caso necessário, o Estado do porto toma medidas contra as embarcações que não cumprem com os padrões mínimos internacionalmente exigidos. Tanaka afirma que o *port state control* é um mecanismo para verificar se “[...] um navio estrangeiro e sua documentação estão em conformidade com as regras e os padrões internacionais relacionados à segurança do navio, às condições de vida e de trabalho a bordo e à proteção do meio ambiente marinho” (tradução nossa),⁵⁹ levando em consideração diversos tratados internacionais de relevância para as áreas de verificação.

No que concerne à possibilidade de adoção de medidas pelo Estado do porto, a Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar prevê que, no caso em que embarcações marítimas se dirijam às águas interiores ou a uma instalação portuária, “[...] o Estado costeiro tem igualmente o direito de adotar medidas necessárias para impedir qualquer violação das condições a que está sujeita a admissão desses navios nas águas interiores ou nessas instalações portuárias” (tradução nossa).⁶⁰ Além da previsão contida na Convenção de Montego Bay, as disposições sobre o *port state control* podem ser encontradas em diversas convenções internacionais voltadas à segurança marítima e à regulamentação da poluição, como as convenções que serão estudadas nesta pesquisa: Solas e Marpol.⁶¹

Apesar do *port state control* diferir do *port state jurisdiction*, uma vez que a jurisdição pelo Estado do porto, prevista no art. 218 da Convenção das Nações Unidas, trata sobre a possibilidade de adoção de procedimentos judiciais internos, “[...] o controle do Estado do porto não processa o navio por uma violação das regras e normas internacionais relevantes. Ele se limita a tomar medida administrativa de verificação, incluindo a detenção de uma embarcação”

⁵⁸ Nelson F. Coelho afirma que “[...] os Estados podem realizar certas ações sob o direito internacional que são denominadas ‘unilaterais’: reconhecimento, protesto e renúncia são alguns exemplos de ações unilaterais” (tradução nossa). No original: “*States may perform certain actions under international law which are termed ‘unilateral’: recognition, protest, and waiver are some examples of unilateral actions*”. COELHO, Nelson Fernando. **Unilateral port state jurisdiction**: The quest for universality in the prevention, reduction and control of ship-source pollution. 2019. (Doctoral Thesis) – Utrecht University, Utrecht, 2019, p. 157.

⁵⁹ TANAKA, Yoshifumi. **The International Law of the Sea**. 3th ed. Cambridge: Cambridge University Press, 2019, p. 357. No original: “*This is a mechanism for verifying whether a foreign vessel itself and its documentation comply with international rules and standards relating to the safety of ships, living and working conditions on board ships and protection of the marine environment*”.

⁶⁰ UNITED NATIONS, 1982, Art. 25, 2. No original: “[...] *the coastal State also has the right to take the necessary steps to prevent any breach of the conditions to which admission of those ships to internal waters or such a call is subject*”.

⁶¹ TANAKA, *op. cit.*, p. 358.

(tradução nossa).⁶² O fundamento para que o Estado do porto realize a intervenção administrativa de inspeção encontra respaldo na noção de jurisdição, que está relacionada ao próprio poder de “[...] um Estado em exercer sua autoridade com base no princípio internacional da soberania do Estado”.⁶³ Assim, por ser uma concepção ampla, abrange também a atividade de controle.

Dessa forma, o *port state control* se apresenta como uma medida de reforço da inspeção e da regularidade das embarcações marítimas que acessam o ancoradouro do Estado portuário, de modo a minorar eventuais desvios de padrões internacionais por parte dos navios que adentrem suas águas. A importância do controle exercido pelo Estado do porto se revela, principalmente, diante da possibilidade de falha ou inconsistência por parte do Estado da bandeira na execução dessa atribuição, a qual poderá ser evidenciada pelo sistema de reforço e, se for o caso, punida.

No terceiro capítulo do presente estudo, o controle exercido pelo Estado do porto será estudado de forma mais aprofundada, levando em conta o sistema regional do Memorando de Entendimento de Paris, o qual é um sistema bastante importante para a proteção dos interesses da União Europeia.⁶⁴

2.2 BANDEIRAS DE CONVENIÊNCIA

2.2.1 O início das inconveniências das bandeiras de conveniência: desenvolvimento histórico

As bandeiras de conveniência, também conhecidas como bandeiras de necessidade, bandeiras de refúgio, pavilhão de refúgio e pavilhão de complacência,⁶⁵ como mencionado anteriormente, são uma modalidade de registro aberto que se caracteriza pela ausência de vínculo genuíno entre o navio e o Estado do pavilhão. Sua utilização não é um fenômeno recente no direito internacional, pois sua origem remete a tempos remotos. No entanto, há certa discordância sobre seu efetivo ‘nascimento’, se teria sido com os gregos, na Idade Antiga, ou

⁶² TANAKA, 2019, p. 357. No original: “[...] *port State control does not prosecute the vessel for an alleged breach of relevant international rules and standards. It is limited to taking an administrative measure of verification, including detention of a vessel*”.

⁶³ KULCHYTSKY, Anton. **Legal aspects of port state control**. 2013. 99 f. Master thesis (Master’s Programme in Maritime Law) – Lund University, Lund, 2013, p. 10. Disponível em: <https://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordId=3800028&fileId=3800046>. Acesso em: 20 mar. 2023.

⁶⁴ TANAKA, *op. cit.*, p. 359.

⁶⁵ SILVA; TOLEDO, 2016

na Idade Média.⁶⁶ Para os fins deste trabalho, a análise centraliza-se nos fatores históricos relacionados aos atuais contornos de uso e modo dos pavilhões de complacência.

Com o romper da Segunda Guerra Mundial, a utilização das bandeiras de conveniência cresceu exponencialmente, especialmente em razão do aumento das legislações relacionadas à segurança marítima e, também, em decorrência da grande quantidade de cargueiros americanos colocados à venda⁶⁷. Nesse cenário, em que havia no mercado de transportes grande número de embarcações à disposição e, também, da busca por bandeiras de Estados “neutros” no conflito, a disseminação das bandeiras de conveniência encontrou amplo espaço de propagação.

Após o término da Grande Guerra, a adoção dos pavilhões de complacência já estava consolidada no sistema de transporte marítimo. Isso porque os armadores, após auferirem lucros muito acima dos percebidos anteriormente a esse período, não retornaram mais para o registro dos Estados a que originariamente estavam vinculados, optando por manter suas embarcações velejando sobre os auspícios das bandeiras de conveniência.

Somando a necessidade à utilidade, desse modo, os pavilhões de complacência se estabeleceram como uma modalidade de registro bastante vantajosa, sobretudo financeiramente. Desde então, o instituto tornou-se um tema de bastante relevância para o direito internacional, pois, de um lado, seu uso e adoção são uma realidade absoluta no sistema de transporte marítimo internacional, entretanto, por outro lado, sua regulamentação é ainda muito prematura, não havendo qualquer normatização estabelecida e efetiva, de maneira a propiciar uma utilização segura e ordenada.

Nos tempos atuais, a adoção do pavilhão de conveniência é a regra no sistema de transporte marítimo internacional, sendo a adoção aos registros fechados e segundos registros, em verdade, quase a exceção. Em 2021, no relatório expedido pela Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (United Nations Conference on Trade and Development – UNCTAD), por exemplo, é possível constatar que, em relação à frota mundial, classificada pela capacidade de carga em toneladas de porte bruto, os primeiros três Estados da lista – Grécia, China e Japão – possuem 642, 4.887 e 914 navios com bandeira nacional e 4.063, 2.431 e 3.115 embarcações marítimas com bandeiras estrangeiras, respectivamente.⁶⁸ Verifica-se, portanto, que, com exceção da China, que possui a maior parte de suas embarcações com

⁶⁶ MARTINS, 2008.

⁶⁷ CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de. **Segurança marítima e bandeiras de conveniência**: possibilidades de regulação. Direito marítimo, regulação e desenvolvimento. Belo Horizonte: Fórum, 2011, p. 172.

⁶⁸ UNCTAD, 2021, p. 36.

bandeira nacional, os outros dois Estados possuem frotas que navegam quase inteiramente sob o pavilhão de bandeiras alienígenas.

Outra informação interessante trazida pelo relatório trata da análise dos Estados com maiores registros de navios. Constatou-se que “[...] as economias em desenvolvimento continuam sendo os principais fornecedores de registros de navios” (tradução nossa),⁶⁹ sendo as principais bandeiras de registro de tonelagem de porte bruto pertencentes a Panamá, Libéria, Ilhas Marshall, Hong Kong e Singapura.⁷⁰ Dos cinco Estados citados, ao menos três foram declarados como bandeiras de conveniência pelo Comitê de Práticas Aceitáveis da Federação Internacional dos Trabalhadores em Transporte (International Transport Workers' Federation – ITF).

Como mencionado anteriormente, a adoção das bandeiras de conveniência é marcada pela ausência de vínculo substancial entre o navio e o Estado da bandeira. Da ausência de vínculo genuíno decorre a inexistência de padronização procedimental na realização e autorização do registro da embarcação marítima. Isso porque, em razão da não obrigatoriedade de efetiva vinculação, a realização do registro torna-se muito mais flexível e, em certos casos, não exige sequer a observância a requisitos mínimos.

Como exemplo, é possível citar o sistema de registro implementado pelo Camboja no ano de 1994, que delegou à companhia Cambodian Shipping Corporation (CSC) a competência para analisar e conceder o registro e a nacionalidade do Camboja a qualquer embarcação interessada que fizesse a solicitação. Com apenas 16 navios vinculados a sua bandeira em 1994, até o fechamento da companhia, no ano de 2002, o Camboja somava aproximadamente mil navios sob seu pavilhão.⁷¹ Em razão da facilidade de registro – tal como se dá com a ausência de efetivo controle sobre as atividades desempenhadas pela embarcação marítima, as condições de navegabilidade e os operadores marítimos, era suficiente a formulação de mero pedido *online* para que a concessão do registro e a autorização do hasteamento da bandeira fossem aprovadas no prazo de 24 horas.⁷²

O descaso com a responsabilidade pelo registro dos navios era fato tão alarmante que o próprio ministro de Obras Públicas e Transportes do Camboja à época, Ahamd Yahya, declarou publicamente ao *Fairplay*, jornal da indústria naval: “não sabemos nem nos importamos com

⁶⁹ UNCTAD, 2021, p. 37. No original: “*Developing economies remain the main providers of ship registration*”.

⁷⁰ *Ibid.*, p. 38.

⁷¹ FRENCH, Paul; CHAMBERS, Sam. **Oil on Water**: tankers, pirates and the rise of China. 1st ed. London: Bloomsbury Publishing, 2010. Disponível em: <https://www.perlego.com/book/1991235/oil-on-water-tankers-pirates-and-the-rise-of-china-pdf>.

⁷² NEFFS, Ronbert. Flags That Hide the Dirty Truth. **GPF**, [S. l.], 19 apr. 2017. Disponível em: <https://archive.globalpolicy.org/nations/flags/2007/0419dirtyflags.htm>. Acesso em: 2 fev. 2022.

quem são os donos dos navios ou se eles são ‘brancos’ ou ‘pretos’ o negócio [...] não é da nossa conta” (tradução nossa).⁷³

Nesse cenário, os atuais contornos da adoção de pavilhão de conveniência, não raras vezes, são marcados por vários fatores polêmicos, que colocam em posições conflitantes a proteção a vários direitos e a operação lucrativa do mercado internacional de transporte marítimo.

2.2.2 A utilização das bandeiras de conveniência e a ameaça à segurança marítima

A adoção das bandeiras de complacência é, inegavelmente, bastante polêmica. Conforme mencionado anteriormente, o instituto não possui ampla e suficiente regulamentação, e, por essa razão, seus parâmetros são estabelecidos inteiramente pelo Estado do pavilhão. Ou seja, cada Estado soberano possui total liberdade e discricionariedade para conceder autorização e registro para que um navio navegue sob sua bandeira.

Desse modo, há considerável diferença entre os requisitos necessários e observados pelo Estado para realizar a análise de concessão de registro e, conseqüentemente, de nacionalidade. Também ocorre distinção de tratamento das embarcações marítimas após a outorga da nacionalidade, ao passo que, em regra, os Estados de conveniência não exercem efetivamente os deveres de fiscalização impostos nas convenções internacionais.

No que se refere à segurança marítima, esse fator é bastante relevante, pois, para evitar a ocorrência de acidentes, naufrágios e colisões, por exemplo, é imprescindível que a embarcação marítima esteja regular, sobretudo em sua segurança interna, voltada às condições de estrutura e estabilidade em casos de sinistros internos. Tem igual peso o devido treinamento dos trabalhadores marítimos, haja vista que o fator humano é responsável por cerca de oitenta por cento dos acidentes marítimos.

Ao tratar sobre a temática, Castro Junior afirma que grande parte dos Estados de conveniência são signatários das maiores e principais Convenções Internacionais sobre segurança marítima, entretanto não implementam os padrões (*standards*) previstos nos textos normativos.⁷⁴ A inércia dos Estados de registro, ao não agirem de forma a cumprir os ditames legais, faz com que muitos navios acabem não se adequando aos padrões mínimos internacionalmente exigidos (navios *substandards*).

⁷³ FRENCH; CHAMBERS, 2010. No original: “We don't know or care who owns the ships or whether they're doing 'white' or 'black' business ... it is not our concern”.

⁷⁴ CASTRO JUNIOR, 2011.

Os reflexos disso são evidenciados pelos reiterados desastres ocasionados por embarcações adeptas de bandeiras de conveniência. Sobre o assunto, Ana Carolina Carlucci da Silva destaca que “[...] essa complacência prejudica a segurança na navegação marítima, de forma que os pavilhões de complacência representam um sério risco para a preservação do meio ambiente marinho, sendo os grandes responsáveis por acidentes marítimos”.⁷⁵

No caso do Camboja, tratado no tópico anterior, a análise realizada deixa claro os riscos à segurança marítima que o registro aberto apresentou entre os anos de 1994 a 2002, haja vista que várias das embarcações que navegavam sob sua bandeira sofreram naufrágios, colisões, incêndios e prisões.⁷⁶ Além disso, os dois casos selecionados para análise nesta pesquisa, petroleiros Erika e Prestige, reforçam esse perfil, pois ambos eram embarcações que hasteavam bandeiras de conveniência e se encontravam em situação de irregularidade, pois não possuíam os *standards* mínimos de segurança marítima.

O risco à segurança marítima não é restrito às embarcações de conveniência, no entanto “[...] todos os acidentes marítimos de grandes proporções ocorreram com navios que utilizavam bandeiras de conveniência”.⁷⁷ E isso acontece, especialmente, “[...] porque grande parte destes países de complacência, além de não possuir uma legislação marítima séria, também não são signatários das principais convenções internacionais sobre Direito do Mar”.⁷⁸

Desse modo, diante da ausência de controle efetivo por parte dos Estados de conveniência sobre seus próprios navios, de modo a fiscalizar e fazer cumprir os padrões (*standards*) de segurança previsto nas convenções internacionais, parcela considerável de tais embarcações representam um perigo constante aos mares, ao meio ambiente e aos próprios tripulantes.

Na maioria dos casos, especialmente se considerarmos os grandes naufrágios ocorridos ao longo da história, há mera aceitação formal dos tratados e convenções internacionais por parte Estados de registro, uma vez que sua efetiva implementação, geralmente, é negligenciada, não havendo a externalização de efetiva preocupação com o cumprimento das normas voltadas à segurança marítima.

⁷⁵ SILVA, Ana Carolina Carlucci da. **Responsabilidade civil internacional e compensação nos casos de poluição por derramamento de petróleo no transporte marítimo por navios**. 2017. 152 f. Dissertação (Mestrado em Direito) – Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Franca, 2017, p. 40. Disponível em: <https://www.franca.unesp.br/Home/Pos-graduacao/Direito/ana-carolina-carlucci-da-silva.pdf>. Acesso em: 20 mar. 2023.

⁷⁶ FRENCH; CHAMBERS, 2010.

⁷⁷ ZANELLA, Tiago V. Direito ambiental do mar: a prevenção da poluição por navios. Belo Horizonte: D’Plácito, 2021, p. 57.

⁷⁸ *Ibid.*, *loc. cit.*

2.3 A ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL

2.3.1 O principal e insuficiente organismo de produção normativa relacionada à segurança marítima

Diante da necessidade de cooperação mútua entre os Estados exposto com a Segunda Guerra Mundial, foi criada a Organização das Nações Unidas (ONU), em 1945, organismo internacional que, até hoje, é o principal sistema de expressão diplomática necessário à manutenção da paz e da ordem jurídica internacionais. Com a constituição do sistema ONU, inicialmente, as funções relacionadas às questões marítimas foram submetidas ao Conselho Econômico e Social (Ecosoc).⁷⁹ Após, com a implementação das agências especializadas, visando dar concretude à missão da Organização, foi constituída a IMO, uma das primeiras agências especializadas implementadas no sistema ONU.

Inicialmente denominada Organização Marítima Intergovernamental Consultiva (Imco), a agência foi estabelecida formalmente em 1948, levando essa nomenclatura até 1982, momento em que foi alterada para IMO. A Convenção da IMO entrou em vigor somente em 1958, ou seja, dez anos após sua celebração, e sua primeira reunião foi realizada no ano seguinte, tratando especialmente de temas administrativos, como, por exemplo, as contribuições financeiras dos Estados-partes.⁸⁰

A alteração da nomenclatura da agência não se tratou de mero preciosismo, pois visou esclarecer interpretações equivocadas e confusas relativas os seus objetivos e métodos de trabalho. Heck afirma que “[...] a supressão do termo ‘consultiva’ teve em vista evitar o entendimento, equivocado de que a Organização poderia tão-somente discutir os problemas, sem ter competência para tomar decisões e agir efetivamente”.⁸¹ Desse modo, além de sua função consultiva, apenas uma de suas frentes de atuação, a IMO buscou deixar evidente que também teria condições e poderia promover a adoção de normas técnicas no âmbito internacional.

Inclusive, a intenção de promover a adoção de normas técnicas é um dos fundamentos que compõem os objetivos da Organização, dispostos no art. 1 (a) de sua Convenção:

⁷⁹ HECK, Mariana. A ação normativa da Organização Marítima Internacional e seus instrumentos em face da poluição marítima por óleo causada por navios. **Revista de Direito Internacional**, Brasília, v. 9, n. 3, p. 193-218, 2012. Disponível em: <https://www.publicacoes.uniceub.br/rdi/article/view/2051/1952>. Acesso em: 20 mar. 2023.

⁸⁰ *Ibid.*

⁸¹ HECK, 2012, p. 200.

Artigo 1

Os propósitos da Organização são:

(a) fornecer mecanismos de cooperação entre os Governos no campo da regulamentação governamental e práticas relativas a questões técnicas de todos os tipos que afetam o transporte marítimo envolvido no comércio internacional; para encorajar e facilitar a ampla adoção dos mais elevados padrões praticáveis em matéria de segurança marítima, eficiência da navegação e, também, prevenção e controle da poluição marinha por navios [...]. (tradução nossa).⁸²

Assim, a IMO é a principal fonte de produção normativa de regulamentações voltadas à segurança marítima, bem como à proteção ambiental, tendo promovido cerca de 50 convenções e protocolos, adotando mais de mil códigos e recomendações a respeito das questões citadas.⁸³

No entanto, apesar de ser a principal fonte de produção normativa relacionada à segurança marítima, a Organização esbarra em dificuldades relacionadas à implementação dos atos normativos pelos Estados-membros.⁸⁴ Dessa forma, apesar de possuir uma extrema relevância, por vezes a IMO acaba sendo insuficiente para garantir uma aplicação harmônica de suas normativas.

2.3.2 A atuação da Organização Marítima Internacional frente às bandeiras de (in)conveniência

Uma das facetas de atuação da Organização, como tratado no tópico anterior, é a promoção, a elaboração e o encorajamento de normas relativas à segurança marítima, à eficácia da navegação e à proteção ambiental marinha. Além disso, a IMO possui o propósito de implementar os padrões necessários para a proteção das mencionadas áreas, de modo a facilitar a cooperação entre os governos no tocante a matérias técnicas e que afetam a navegação internacional.

⁸² UNITED NATIONS. **Convention on the International Maritime Organizations**. Geneva: IMO, 1948. Disponível em: https://treaties.un.org/doc/Treaties/1958/03/19580317%2005-05%20PM/Ch_XII_1p.pdf. Acesso em: 20 mar. 2023. No original: “*Article 1. The purposes of the Organization are: (a) to provide machinery for co-operation among Governments in the field of governmental regulation and practices relating to technical matters of all kinds affecting shipping engaged in international trade, and to encourage the general adoption of the highest practicable standards in matters concerning Maritime safety and efficiency of navigation [...]*”.

⁸³ INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **IMO What it is**. [S. l.: s. n.], [2013?]. Disponível em: https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/About/Documents/What%20it%20is%20Oct%202013_Web.pdf. Acesso em: 20 mar. 2023.

⁸⁴ KNUDSEN, Olav. F.; HASSLER, Björn. IMO legislation and its implementation: accident risk, vessel deficiencies and national administrative practices. *Marine Policy*, [S. l.], v. 35, n. 2, p. 201-207, mar. 2011. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0308597X10001673>. Acesso em: 20 mar. 2023.

No que se refere às bandeiras de conveniência, não há declaradamente um documento que trate sobre o fenômeno, entretanto, no bojo das produções da Organização há iniciativas voltadas ao fortalecimento da jurisdição e do controle por parte do Estado detentor da bandeira, de modo a impulsionar o exercício do controle por quem é o principal agente incumbido do dever de o executar. Diante da ampla utilização dos registros abertos, a Organização “[...] se centrou em uma abordagem estratégica para garantir que os Estados de bandeira assumam adequadamente a jurisdição e o controle sobre os armadores e navios que arvoram suas bandeiras, de acordo com o artigo 94 da CNUDM [Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar]” (tradução nossa).⁸⁵

Dentre as medidas adotadas e implementadas pela IMO, pode-se citar: i) a realização de auditoria dos Estados-membros da IMO, tendo sido realizadas 68 auditorias obrigatórias entre 2016 e 2019;⁸⁶ ii) a implementação de sistema de identificação de navio, do proprietário ou da empresa;⁸⁷ iii) a implementação do International Ships and Port Facility (ISPS) Code – previsto na Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar;⁸⁸ iv) a resolução de prevenção a registro de navios fantasmas, de 29 de novembro de 2001;⁸⁹ v) a recomendação para adoção de procedimento de transferência de registro de navios entre Estados de bandeira;⁹⁰ vi) a previsão do mecanismo de fiscalização das embarcações marítimas, por meio do *port state*

⁸⁵ INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **Registration of ships and fraudulent registration matters**. London: IMO, 2019b. Disponível em: <https://www.imo.org/en/OurWork/Legal/Pages/Registration-of-ships-and-fraudulent-registration-matters.aspx>. Acesso em: 20 mar. 2023. No original: “[...] *has focused on a strategic approach to ensuring that flag States adequately assume jurisdiction and control over shipowners and ships that are flying their flags in accordance with article 94 of UNCLOS*”.

⁸⁶ INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **Analysis of consolidated audit summary reports (CASR)**. London: IMO, 2019c. Disponível em: <https://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/CASRs.aspx>. Acesso em: 20 mar. 2023.

⁸⁷ INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **Identification number schemes**. London: IMO, 2019d. Disponível em: <https://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/IMO-identification-number-scheme.aspx>. Acesso em: 20 mar. 2023.

⁸⁸ INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **Solas XI-2 and the ISPS Code**. London: IMO, 2019e. Disponível em: <https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/SOLAS-XI-2%20ISPS%20Code.aspx>. Acesso em: 20 mar. 2023.

⁸⁹ INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **Resolution A.923(22)**. London: IMO, 2002. Disponível em: <https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/A.923.pdf>. Acesso em: 20 mar. 2023.

⁹⁰ INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **Transfer of ships between states**. London: IMO, 2004. Disponível em: <https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Legal/Documents/MSC.1-Circ.1140%20-%20Transfer%20Of%20Ships%20Between%20States.pdf>. Acesso em: 2 fev. 2022.

control, previsto em várias Convenções da Organização;⁹¹ e (vii) a implementação de diretrizes para proporcionar segurança e tratamento justo aos marítimos.⁹²

Primeiramente, com relação ao plano de auditoria dos Estados-membro da IMO, esse sistema foi desenvolvido em 2001, ano em que a Organização introduziu a autoavaliação do Estado da bandeira, após seu secretário-geral declarar que os problemas percebidos não se relacionavam com o marco ou mecanismo regulatório, mas sim com a sua implementação.⁹³ Assim, a autoavaliação do Estado da bandeira é voltada à constatação das próprias deficiências. O resultado das auditorias, todavia, não possui caráter vinculante. No entanto, pode assumir um caráter vinculante na hipótese de ser incorporado por uma Convenção.⁹⁴

Outra importante ferramenta é o sistema de identificação do navio, do armador ou da empresa vinculada. Precipuamente, quanto à identificação do navio, o mecanismo foi introduzido em 1987, por meio adoção da Resolução A.600(15), tendo como objetivo “[...] melhorar a segurança marítima e a prevenção da poluição, e facilitar a prevenção da fraude marítima” (tradução nossa).⁹⁵ A previsão de identificação de navios também foi prescrita na Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, a qual exige que “[...] os números de identificação sejam marcados permanentemente em local visível no casco ou na superestrutura do navio” (tradução nossa).⁹⁶ Quanto ao sistema de identificação do proprietário da embarcação marítima, o mecanismo foi elaborado pelo Comitê de Segurança Marítima (Maritime Security Committee – MSC) em 2004, quando da realização de sua septuagésima oitava sessão, por meio da resolução MSC.160(78), seguindo os mesmos objetivos do sistema de identificação da embarcação marítima.

Com previsão no Capítulo XI-2 da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, o ISPS Code estabeleceu a base para um regime de segurança amplo, abrangente e obrigatório na navegação internacional, o qual contém previsões relacionadas ao *maritime security* e ao *maritime safety*. O Código é dividido em duas partes: Parte A e Parte B.

⁹¹ INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. Port State Control. London: IMO, 2019f. Disponível em: <https://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/PortStateControl.aspx>. Acesso em: 20 mar. 2023.

⁹² INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **Resolution LEG.3(91)**. Adoption of guidelines on fair treatment of seafarers in the event of a maritime accident. London: IMO, 2006. Disponível em: <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/LEGDocuments/LEG.3%2891%29.pdf>. Acesso em: 2 mar. 2022.

⁹³ FRESEN, Elise. **IMO’s mandatory Audit Scheme: an analysis of IMO’s enforcement power**. 2015. 51 f. Master thesis (Master’s Programme in Law of the Sea) – University of Norway, Tromsø, 2015. Disponível em: <https://munin.uit.no/handle/10037/12489?show=full>. Acesso em: 2 mar. 2023..

⁹⁴ *Ibid.*

⁹⁵ IMO, 2019d. No original: “[...] *maritime safety, and pollution prevention and to facilitate the prevention of maritime fraud*”.

⁹⁶ *Ibid.* No original: “[...] *ships’ identification numbers to be permanently marked in a visible place either on the ship’s hull or superstructure*”.

Na primeira parte (A), obrigatória para os signatários da citada Convenção, há requisitos detalhados no tocante à segurança marítima e portuária, os quais devem ser cumpridos pelos Estados. Na segunda parte (B), o Código fornece diretrizes, em caráter recomendatório, sobre o modo de cumprimento das exigências e obrigações prescritas na Parte A. Além disso, tem como objetivos principais:

1. O estabelecimento de uma estrutura internacional que fomente a cooperação entre os Governos Contratantes, agências governamentais, administrações locais e as indústrias naval e portuária, na avaliação e detecção de potenciais ameaças à segurança de navios ou instalações portuárias usadas para o comércio internacional, de modo a implementar medidas preventivas de segurança contra tais ameaças;
2. Determinar as respectivas funções e responsabilidades de todas as partes envolvidas em salvaguardar a segurança marítima nos portos e a bordo dos navios, nos níveis nacional, regional e internacional;
3. Assegurar que haja rápida e eficiente coleta e intercâmbio de informações relacionadas à segurança marítima, nos níveis nacional, regional e internacional;
4. Fornecer uma metodologia para avaliações de segurança de navios e portos, que facilite o desenvolvimento de planos e procedimentos de segurança de navios, companhias e instalações portuárias, que devem ser utilizados para responder aos diferentes níveis de proteção dos navios ou portos; e
5. Assegurar a aplicação de medidas de segurança marítima adequadas e proporcionadas a bordo dos navios e nos portos.⁹⁷

Outra preocupação da IMO foi o registro de navios ‘fantasmas’, externada na Resolução A.923(22), que dispôs sobre as medidas para evitar o registro de tais ocorrências. A Organização esboçou profunda preocupação com o fato de alguns navios terem sido registrados com base em informações faltas ou imprecisas.⁹⁸ Dentre as medidas previstas para evitar o registro falacioso, destaca-se a primeira parte do ponto “2”, o qual convida os Estados a “[...] esgotar todos os meios à sua disposição para obter provas de que o registro do navio anteriormente vinculado à bandeira de outro Estado foi excluído, ou que há consentimento da

⁹⁷ IMO, 2019e. No original: “1. establishment of an international framework that fosters cooperation between Contracting Governments, Government agencies, local administrations and the shipping and port industries, in assessing and detecting potential security threats to ships or port facilities used for international trade, so as to implement preventive security measures against such threats;
2. determining the respective roles and responsibilities of all parties concerned with safeguarding maritime security in ports and on board ships, at the national, regional and international levels;
3. to ensure that there is early and efficient collation and exchange of maritime security-related information, at national, regional and international levels;
4. to provide a methodology for ship and port security assessments, which facilitates the development of ship, company and port facility security plans and procedures, which must be utilised to respond to ships' or ports' varying security levels; and
5. to ensure that adequate and proportionate maritime security measures are in place on board ships and in ports”.

⁹⁸ IMO, 2002.

transferência do registro do navio perante esse Estado” (tradução nossa).⁹⁹ A previsão visa evitar que a embarcação marítima mantenha mais de um registro perante Estados distintos, devendo, em razão disso, o ‘novo’ Estado da bandeira certificar-se de que o antigo registro foi efetivamente cancelado.

Intrinsecamente relacionada ao ponto anterior, a recomendação para transferência de navios entre Estados (MSC/Circ. 1140), de 20 de dezembro de 2004,¹⁰⁰ prevê que o Estado, ao registrar uma nova embarcação marítima, deve se empenhar para garantir que o navio esteja de acordo com as regras e regulamentos internacionais aplicáveis, devendo, se necessário, estabelecer contato com o Estado da bandeira anterior. Além disso, a recomendação aponta para a necessidade de o antigo Estado de registro fornecer detalhes sobre eventuais inconformidades da embarcação e outras informações pertinentes e relacionadas à segurança.¹⁰¹

O *port state control*, ou controle do Estado do porto, conforme analisado anteriormente, consiste na realização de inspeção de navios estrangeiros em portos nacionais, a fim de verificar se as condições da embarcação marítima e de seus equipamentos atendem aos regulamentos internacionais e se a embarcação é tripulada e operada em conformidade com tais regramentos.¹⁰² O mecanismo tem previsão em numerosas convenções da IMO de caráter técnico, como, por exemplo, a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios e a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, as quais serão objeto de análise nesta pesquisa, e visa garantir que os navios atendam aos requisitos da Organização. A atuação do *port state control* funciona como um regime complementar de inspeção das embarcações, em vistas a adequar as embarcações *substandards*, as quais poderão sofrer sanções pelo descumprimento das normativas internacionais.

A Organização adotou a Resolução A.682(17), sobre cooperação regional no controle de navios e descargas,¹⁰³ a qual reconhece a dificuldade, em certos casos, de o Estado da bandeira exercer controle total e contínuo sobre as embarcações autorizadas a arvorar sua bandeira.¹⁰⁴ Também adotou a importante contribuição do Memorando de Entendimento de

⁹⁹ *Ibid.* No original: “[...] to exhaust all means available to them to obtain evidence that a ship previously registered under another State's flag has been deleted, or that consent to the transfer of the ship has been obtained from that State's register”.

¹⁰⁰ IMO 2004.

¹⁰¹ *Ibid.*

¹⁰² PORT State Control. IMO, London, [2019]. Disponível em: <https://www.imo.org/en/ourwork/msas/pages/portstatecontrol.aspx>. Acesso em: 20 mar. 2023.

¹⁰³ INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **Resolution A.682(17), adopted on 6 November 1991.** Regional co-operation in the control of ships and discharges. London: IMO, 1991. Disponível em: [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.682\(17\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.682(17).pdf). Acesso em: 20 mar. 2023.

¹⁰⁴ *Ibid.*, p. 2.

Paris na “[...] prevenção, sem discriminação da bandeira, da operação de navios que não cumprem as normas [...]”,¹⁰⁵ a qual tem por fim incentivar os Estados-membros a promover a conclusão de acordos regionais, uma medida mais “[...] eficiente se as inspeções puderem ser coordenadas de perto para focar em navios abaixo do padrão e evitar inspeções múltiplas” (tradução nossa).¹⁰⁶ Além disso, o regramento de procedimentos para o *port state control* atualmente vigente é tratado pela Resolução A.1155(32),¹⁰⁷ a qual convida os Estados-membros a aplicar seus procedimentos em âmbito regional, ao exercerem a inspeção como Estado do porto.

Por fim, destacam-se as diretrizes elaboradas pela IMO conjuntamente com a Organização Internacional do Trabalho (OIT), relacionadas à proteção do trabalhador marítimo. A primeira delas versa sobre a adoção de diretrizes para tratamento justo de marítimos em caso de acidentes, Resolução LEG.3(91),¹⁰⁸ que atribui uma série de providências a serem tomadas pelo Estado da bandeira, como: i) assegurar a condução justa e rápida das investigações sobre as causas do acidente; ii) ajudar e garantir que os armadores honrem com suas obrigações perante os marítimos; iii) assegurar e verificar a existência de condições adequadas para a subsistência de cada marítimo detido, como salário, acomodação apropriada, alimentação e assistência médica; iv) financiar a repatriação dos marítimos, quando necessário; e v) garantir um tratamento justo e coibir eventuais atos discriminatórios.

A segunda diretriz relacionada à temática trata sobre as responsabilidades dos armadores em relação a reclamações contratuais por danos pessoais ou morte de marinheiros, a Resolução A.931(22).¹⁰⁹ Referida diretriz ‘convidou’ os Estados-membro a assegurar o cumprimento das normativas pelos armadores, os quais devem, dentre outras coisas, possuir cobertura securitária para indenizar adequadamente os trabalhadores marítimos que sofrem algum dano pessoal, ou

¹⁰⁵ *Ibid.*, p. 3. No original: “[...] *in preventing, without discrimination as to flag, the operation of substandard ships*”.

¹⁰⁶ PORT..., [2019]. No original: “[...] *efficient if inspections can be closely coordinated in order to focus on substandard ships and to avoid multiple inspections*”.

¹⁰⁷ INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **Resolution A. 1155(32), Adopted on 15 December 2021**. Procedures for Port State Control, 2021. London: IMO, 2021. Disponível em: [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/IIS/Documents/A%2032-Res.1155%20-%20PROCEDURES%20FOR%20PORT%20STATE%20CONTROL,%202021%20\(Secretariat\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/IIS/Documents/A%2032-Res.1155%20-%20PROCEDURES%20FOR%20PORT%20STATE%20CONTROL,%202021%20(Secretariat).pdf). Acesso em: 20 mar. 2023.

¹⁰⁸ IMO, 2006.

¹⁰⁹ INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **Resolution A.931(22)**. Guidelines on shipowners’ responsibilities in respect of contractual claims for personal injury to or death of seafarers. London: IMO, 2001a. Disponível em: <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.931%2822%29.pdf>. Acesso em: 20 mar. 2023.

suas famílias, em caso de morte, além de garantir que as reivindicações contratuais válidas sejam pagas integralmente.

A terceira normativa versou sobre as diretrizes de segurança financeira em casos de abandono de marinheiros, Resolução A.930(22),¹¹⁰ pautada nos princípios gerais de direitos humanos internacionais aplicáveis a todos trabalhadores. Em atenção ao art. 94 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982, prescreveu ao Estado da bandeira as seguintes obrigações específicas: i) garantir que os armadores cumpram com as diretrizes da resolução; ii) assegurar a proteção dos marítimos contratados por navios que arvorem sua bandeira, em caso de abandono; e iii) prever sistema de repatriação de marinheiros contratados por navios que naveguem sob seu pavilhão.

Nessas breves exposições sobre a atuação da IMO constata-se que, ainda que de forma tangente, a Organização prevê estratégias de impulsionamento para o efetivo controle e jurisdição pelo Estado da bandeira. O fortalecimento desses procedimentos, conseqüentemente, causam impacto nas embarcações marítimas que adotam o regime de conveniência, as quais, por obrigação legal, possuem o dever de inspecionar e fiscalizar as embarcações registradas em sua bandeira. Nada obstante, inexistente qualquer tipo de vedação à adoção dos pavilhões de conveniência; há indícios de que a agência especializada da Organização das Nações Unidas tem trabalhado no sentido de estreitar e dar sentido à previsão para existência do “*vínculo substancial*” mencionado na Convenção sobre o Alto Mar e na Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar, ainda que de forma discreta e pouco incisiva.

2.3.3 Principais produções normativas voltadas à segurança marítima

2.3.3.1 Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar

A Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar (no inglês: *United Nations Convention on the Law of the Sea – Unclos*), também conhecida como Convenção de Montego Bay, é principal diploma internacional sobre Direito do Mar, caracterizando-se, na prática,

¹¹⁰ INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **Resolution A.930(22)**. Guidelines on provision of financial security in case of abandonment of seafarers. London: IMO, 2001b. Disponível em: <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.930%2822%29.pdf>. Acesso em: 20 mar. 2023.

como uma “convenção guarda-chuva”,¹¹¹ tendo em vista que a maior parte de suas normas são de caráter geral e, em razão disso, podem ser implementadas mediante regras específicas. No entanto, ao tratar sobre segurança marítima, sua abordagem é muito abrangente e pouco exaustiva, fazendo escassas referências à temática.¹¹²

Ao todo, no texto da Convenção, a palavra “segurança” é usada por 43 ocasiões,¹¹³ enquanto o termo “segurança marítima” aparece uma única vez, no art. 98, “2”, que assim dispõe: “todo Estado costeiro deve promover o estabelecimento, o funcionamento e a manutenção de um adequado e eficaz serviço de busca e salvamento para garantir a segurança marítima [...]” (tradução nossa).¹¹⁴

Como destacado por Bernardo Bock, “[...] a Convenção de Montego Bay lança aos seus Estados ratificadores, ainda assim, algumas pistas gerais sobre medidas de segurança, bem como desenvolve alguns conceitos técnicos associados a uma noção de segurança”.¹¹⁵ A ausência de uma pormenorização, entretanto, é situação plenamente aceitável, sobretudo porque a presente convenção analisada não tem como fim estabelecer uma regulamentação específica, mas servir de norma geral, a fim de dar suporte e pressuposto para as demais convenções de caráter específico.

Dentre as diretrizes tratadas pela Convenção de Montego Bay, destaca-se a prevista no art. 41, que trata sobre a segurança da navegação por estreitos e prevê que o Estado costeiro pode “[...] designar rotas marítimas e estabelecer sistemas de separação de tráfego para a navegação por estreito, quando necessário, para promover a passagem segura de navios” (tradução nossa).¹¹⁶ Além disso, o citado artigo prescreve, no tópico “3”, que “[...] tais rotas marítimas e sistemas de separação de tráfego devem ajustar-se à regulamentação internacional geralmente aceita” (tradução nossa).¹¹⁷ No último trecho, resta claro o comando geral dado ao texto normativo, que aponta para a observância da legislação específica cabível à espécie.

¹¹¹ COSTA, José Augusto Fontoura; SOLA, Fernanda. Fragmentação do direito internacional e o caso da convenção das nações unidas sobre o direito do mar e organização marítima internacional. **Revista do Curso de Mestrado em Direito da UFC**, Fortaleza, v. 30, n. 2, p.109-121.2010. Disponível em: <https://repositorio.ufc.br/handle/riufc/12030>. Acesso em: 20 mar. 2022.

¹¹² BOCK, 2017.

¹¹³ André Panno Beirão demonstra que, no texto da Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar, há diversos significados para a palavra “segurança”, tendo sido identificadas 9 menções em sentido *lato*, sete apontamentos no sentido de *maritime security*, 21 indicações no sentido de *maritime safety* e 6 menções à segurança em sentido ambíguo (BEIRÃO, 2014, p. 138-139).

¹¹⁴ ONU, 1982, art. 98, “2”. No original: “*Every coastal State shall promote the establishment, operation and maintenance of an adequate and effective search and rescue service regarding safety [...]*”.

¹¹⁵ BOCK, *op. cit.*, p. 17.

¹¹⁶ ONU, 1982, art. 41, “1”. No original: “[...] designate sea lanes and prescribe traffic separation schemes for navigation in straits where necessary to promote the safe passage of ships”.

¹¹⁷ ONU, 1982, art. 41, “3”. No original: “Such sea lanes and traffic separation schemes shall conform to generally accepted international regulations”.

A Convenção também apresenta, na Parte VII da Seção 1, análise mais específica sobre pontuais padrões (*standards*) de segurança, ao impor determinados deveres ao Estado de bandeira. Como destacado por Bock, “[...] o art. 94º incide diretamente sobre as responsabilidades do Estado de bandeira e aproxima-se da dimensão *maritime safety* do conceito ‘segurança marítima’” (tradução nossa).¹¹⁸

Como tratado anteriormente, a previsão do artigo 94, qual seja, de que “[...] todo Estado deve exercer, de modo efetivo, a sua jurisdição e seu controle em questões administrativas, técnicas e sociais sobre navios que arvoem a sua bandeira” (tradução nossa),¹¹⁹ sintetiza consideravelmente a concepção de ‘segurança marítima’, uma vez que institui a necessidade de cumprimento de deveres relacionados às externalidades: i) administrativas, tais como o processo de registro e certificado da embarcação marítima; ii) técnicas, as quais podem ser consideradas tanto em relação às condições físicas e quanto estruturais do navio; e iii) sociais, que envolvem as questões trabalhistas dos marítimos. Outra importante contribuição da Convenção para a ‘segurança no mar’ é a previsão contida § 3º do art. 94, que assim determina:

ARTIGO 94

Deveres do Estado de bandeira

[...]

3. Todo Estado deve tomar, para os navios que arvoem a sua bandeira, as medidas necessárias para garantir a segurança no mar, no que se refere, inter alia, a:

- a) construção, equipamento e condições de navegabilidade do navio;
- b) composição, condições de trabalho e formação das tripulações, tendo em conta os instrumentos internacionais aplicáveis;
- c) utilização de sinais, manutenção de comunicações e prevenção de abalroamentos.¹²⁰

Atribui-se ao Estado de bandeira, portanto, a responsabilidade por verificar as condições de construção e navegabilidade do navio, a formação dos trabalhadores marítimos e suas condições de trabalho e subsistência, além de evitar a ocorrência de sinistros e abalroamentos. O Estado do pavilhão também deve fornecer os certificados adequados, expedidos por inspetor qualificado, de modo a dar transparência e segurança aos demais Estados de que a embarcação está conforme as determinações internacionais.

¹¹⁸ BOCK, 2017, p. 18.

¹¹⁹ ONU, 1982, art. 94, “1”. No original: “Every State shall effectively exercise its jurisdiction and control in administrative, technical and social matters over ships flying its flag”.

¹²⁰ ONU, 1982, art. 94, “3”. No original: “3. Every State shall take such measures for ships flying its flag as are necessary to ensure safety at sea with regard, inter alia, to: (a) the construction, equipment and seaworthiness of ships; (b) the manning of ships, labour conditions and the training of crews, taking into account the applicable international instruments; (c) the use of signals, the maintenance of communications and the prevention of collisions”.

Em 2003, a Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar foi assinada por todos Estados-membros e também pela UE,¹²¹ portanto passou a fazer parte da legislação pertencente ao sistema jurídico da União. Por ser uma convenção assinada pela UE, seus termos “[...] vinculam a União e os Estados-membros e fazem parte do direito da União (art. 216.º, n.º 2, do TFUE)”.¹²² De acordo com a jurisprudência do Tribunal de Justiça da União Europeia, “[...] o direito internacional prevalece sobre o direito (secundário) da União”.¹²³

Desse modo, a análise da Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar nos permite observar que, como “constituição guarda-chuva”, o dispositivo não especifica o que entende por ‘segurança marítima’, mas delinea diretrizes gerais que deverão ser exploradas em convenções de caráter específico. Além disso, o artigo que mais se aproxima de uma análise efetiva acerca da “segurança marítima” é o art. 94, que trata dos deveres dos Estados de bandeira.

2.3.3.2 Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar

A Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (Solas) é a principal e mais antiga Convenção Internacional sobre segurança marítima (*maritime safety*),¹²⁴ tendo sido desenvolvida em resposta ao famoso naufrágio do navio Titanic, em 1912.¹²⁵ A Solas é considerada a principal convenção da IMO no que concerne à segurança de navios.¹²⁶ É altamente técnica,¹²⁷ e sua relevância notória, evidenciando-se, sobretudo, pelo fato de que

¹²¹ UNITED NATIONS. **United Nations Convention on the Law of the Sea**. Decision 98/392/EC on the conclusion by the European Community of the United Nations Convention on the Law of the Sea and the Agreement relating to its implementation of Part XI. Genebra: UN, 1998. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=LEGISSUM:4337127>. Acesso em: 20- mar. 2023.

¹²² UNIÃO EUROPEIA. Parlamento Europeu. **As fontes e o âmbito de aplicação do direito da União Europeia**. [S. l.: s. n.], 2023. Disponível em: https://www.europarl.europa.eu/erpl-app-public/factsheets/pdf/pt/FTU_1.2.1.pdf. Acesso em: 4 jul. 2022.

¹²³ *Ibid.*

¹²⁴ Sobre a Convenção, André Panno Beirão ressalta que “[...] a primeira busca de consolidar legislação internacional para aumentar as garantias da salvaguarda da vida humana no mar remonta à Conferência organizada pelo Reino Unido, em Londres, em 1914, logo após a comoção internacional do naufrágio do Titanic. Dessa Conferência, nasceu a primeira convenção internacional voltada à segurança no mar, chamada de Safety of Life at Sea (SOLAS). Seus avanços foram significativos em alguns aspectos, como características da construção segura de navios, a previsão de sistemas de escuta ininterrupta de pedidos de socorro no mar e mesmo a previsão de existência obrigatória de embarcações salva-vidas e coletes a bordo de navios” (BEIRÃO, 2014, p. 154 - 155).

¹²⁵ HISTORY of SOLAS fire protection requirements. **IMO**, London, [2019]. Disponível em: <https://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Pages/History-of-fire-protection-requirements.aspx>. Acesso em: 20 mar. 2023.

¹²⁶ MUKHERJEE, Proshanto K.; BROWNRIGG, Mark. **Farthing on International Shipping**. Berlin, Springer, 2013. Disponível em: <https://link.springer.com/book/10.1007/978-3-642-34598-2>. Acesso em: 20 mar. 2023.

¹²⁷ MEJIA, 2003.

possui quase a mesma quantidade ratificações que a Convenção da Organização Marítima Internacional.

A Convenção tem como objetivo principal especificar os padrões de segurança mínimos para a construção, os equipamentos e a operação de embarcações marítimas. O texto atual inclui artigos que estabelecem obrigações gerais e procedimentos de emendas. É composta por um anexo dividido em 14 capítulos, sendo eles: *Capítulo I: disposições gerais; Capítulo II-1: construção – estrutura, compartimentagem e estabilidade, estações de máquinas e elétricas; Capítulo II-2: construção – proteção contra incêndio, detecção de incêndios e extinção de incêndios; Capítulo III: equipamentos salva-vidas e outros dispositivos; Capítulo IV: Radiocomunicação; Capítulo V: segurança da navegação; Capítulo VI: transporte de cargas e de óleo combustíveis; Capítulo VII: transporte de produtos perigosos; Capítulo VIII: navios nucleares; Capítulo IX: gerenciamento para a operação segura de navios; Capítulo X: medidas de segurança para embarcações de alta velocidade; Capítulo XI-1: medidas especiais para intensificar a segurança marítima; Capítulo XI-2: medidas especiais para intensificar a proteção marítima; Capítulo XII: medidas adicionais de segurança de graneleiros; Capítulo XIII: verificação do cumprimento; e Capítulo XIV: medidas de segurança para navios que operam em águas polares.*

Da breve análise acerca da composição dos capítulos da Convenção, é possível notar a ampla abrangência de sua regulamentação, que trata desde questões mais comuns e rotineiras à segurança marítima, como os fatores de estruturação e os equipamentos de segurança, até procedimentos para navios nucleares. Desse modo, diante da limitação deste trabalho, cumpre selecionar e analisar os capítulos de maior relevância para o presente estudo.

Inicialmente, no *Capítulo II-1*, a Convenção trata de aspectos acerca da construção da embarcação marítima. Importante previsão relacionada à compartimentagem e estabilidade é a prescrição de que os navios de carga e embarcações de passageiros devem ser divididos em compartimentos estanques, de modo que o navio permaneça flutuante e estável mesmo que o casco seja danificado. O texto normativo traz especificações técnicas minuciosas sobre o comprimento das embarcações e sobre as diretrizes das máquinas e instalações elétricas, visando assim garantir a segurança dos passageiros e da tripulação em caso de sinistro.

No *Capítulo II-2*, há regulamentos especiais para navios de passageiros, navios de carga e navios-tanque, bem como disposições completas sobre a segurança contra incêndio, aplicáveis a todos os navios. O Regulamento 2 apresenta como objetivos de segurança contra incêndios os seguintes fatores: i) impedir a ocorrência de incêndios ou explosões; ii) reduzir os riscos à vida humana causados por incêndios; iii) reduzir os riscos de danos por incêndios causados ao navio,

à sua carga e ao meio ambiente; iv) conter, controlar e eliminar os incêndios e as explosões no compartimento em que tiverem origem; e v) proporcionar meios de escape adequados e facilmente acessíveis aos passageiros e à tripulação¹²⁸.

No *Capítulo III*, a Convenção discorre sobre os aparelhos e dispositivos salva-vidas, bem como determina que, de acordo com o tipo de navio, devem ser observados critérios para equipamentos e arranjos salva-vidas, tais como barcos salva-vidas, boias salva-vidas e coletes salva-vidas. O Código Internacional de Equipamentos Salva-Vidas (*International Life-Saving Appliance Code – LSA*) detalha todas as especificações técnicas sobre o assunto, em atendimento à Regra 34, já que todos os equipamentos e arranjos salva-vidas devem atender às normas aplicáveis do Código LSA. A Convenção também prevê, no Capítulo 3, parte B, Regulamento 20, ‘7.2’, que “[...] as inspeções dos equipamentos salva-vidas, inclusive dos equipamentos das embarcações salva-vidas, deverão ser realizadas mensalmente [...] para verificar se estão completos e em boas condições” (tradução nossa).¹²⁹

O *Capítulo V* descreve certos serviços de segurança de navegação que os Estados-partes devem oferecer, bem como estabelece disposições de ordem operacional aplicáveis a todos os navios, em todas as viagens. Dentre os assuntos abordados está a manutenção dos serviços meteorológicos para os navios, o serviço de patrulha no gelo, o estabelecimento de rotas para os navios e serviços de busca e salvamento. Este capítulo também estabelece a obrigação geral para os comandantes de ajudar as pessoas em dificuldades, exigindo dos Estados signatários a garantia de que todos os navios sejam tripulados de forma adequada e eficiente do ponto de vista da segurança. Por fim, o capítulo trata ainda da obrigatoriedade da existência de gravadores de dados da viagem e de sistemas automáticos de identificação das embarcações marítimas.

Importante destacar também a disposição prevista no *Capítulo IX*, o qual trata do “gerenciamento para a operação segura de navios”. A Regra 3 prevê que “[...] a companhia e o navio deverão cumprir as exigências do Código Internacional de Gerenciamento de Segurança”,¹³⁰ além de tornar obrigatório o atendimento aos requisitos desse Código pelo armador ou por quem tenha assumido a responsabilidade pelo navio.

Por fim, o *Capítulo XI* (partes 1 e 2) trata das medidas especiais para aumentar e reforçar a segurança marítima, sendo objeto da última análise deste trabalho acerca da importantíssima

¹²⁸ IMO, 1974.

¹²⁹ *Ibid.*, Cap. III, parte B, regul. 20, “7.2”. No original: “*Inspection of the life-saving appliances, including lifeboat equipment, shall be carried out monthly [...] that they are complete and in good order*”.

¹³⁰ IMO, 1974, Cap. IX, regul. 3, “1”. No original: “*The company and the ship shall comply with the requirements of the International Safety Management Code*”.

Convenção. A primeira parte do capítulo (XI-1) esclarece os requisitos referentes à autorização das organizações responsáveis por efetuar as vistorias e inspeções das embarcações. De acordo com a Regra 3-1, o sistema de identificação do navio deve ficar em local visível, sendo “[...] fornecido a toda Companhia e a todo armador registrado um número de identificação que esteja de acordo com o Esquema Único de Identificação da Companhia e do Armador Registrado, adotado pela IMO”.¹³¹ Destaca-se ainda a previsão de controle, por parte do Estado do porto, sobre a adequação aos requisitos operacionais relativos à segurança do navio. Caso constate alguma irregularidade, o Estado “[...] tomará as providências necessárias para assegurar que o navio não deixe o porto até que a situação tenha sido corrigida de acordo com as prescrições da presente Convenção”¹³². Dessa forma, a Convenção impõe ao Estado do porto o dever de tomar providências, facultando-lhe o poder de deter a embarcação marítima até que seja efetuada a correção da deficiência verificada pelo oficial de controle.

A segunda parte do *Capítulo XI* apresenta um importante mecanismo desenvolvido pela Convenção, o ISPS Code, o qual é dividido em duas partes: A e B, das quais a primeira tem caráter obrigatório. A segunda apresenta recomendações acerca de como cumprir a parte dispositiva e obrigatória do Código. O Regulamento 8º confirma a autonomia e o papel do Comandante, no exercício de suas funções profissionais, para decidir sobre questões necessárias à manutenção da segurança do navio, o que não deve “[...] ser impedido pela Companhia, pelo afretador ou por qualquer pessoa, de tomar ou executar decisões que, de acordo com o seu discernimento profissional, seja necessária para manter a segurança e a proteção do navio”.¹³³

A Convenção também faz previsão de regramento relacionado à adoção de sistema de alerta de segurança do navio, a fim de viabilizar a transmissão do chamado para a localidade mais próxima. Com relação ao exercício de medidas de controle por parte do Estado do porto, a Convenção prevê que este deverá se certificar da existência e validade do Certificado Internacional para Proteção de Navios ou de Certificado Internacional Provisório para Proteção de Navios, conforme prevê a parte “A” do Código ISPS. Caso não existam ou não estejam à disposição os citados certificados, o Estado do porto deverá impor uma ou mais destas medidas de controle relativamente àquele navio: i) a inspeção do navio; ii) o atraso na saída do navio;

¹³¹ *Ibid.*, Cap. XI-1, regul. 3-1, “3”. No original: “Every Company and registered owner shall be provided with an identification number which conforms to the IMO Unique Company and Registered Owner Identification Number Scheme adopted by the Organization”.

¹³² *Ibid.*, Cap. XI-1, regul. 4, “2”. No original: “[...] shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until the situation has been brought to order in accordance with the requirements of the present Convention”.

¹³³ IMO, 1974, Cap. XI-2, regul. 8, “1”. No original: “[...] shall not be constrained by the Company, the charterer or any other person from taking or executing any decision which, in the professional judgement of the master, is necessary to maintain the safety and security of the ship”.

iii) a retenção do navio; iv) a restrição de suas operações, inclusive a sua movimentação no porto; ou, a mais gravosa, v) a expulsão do navio do porto.

No âmbito da União Europeia, a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar foi assinada pelos Estados-membros e é referenciada em diversos instrumentos legislativos da UE, como a Diretiva 2009/16/CE, por estar conforme a política comum e por tratar de tema cuja competência é compartilhada pela União e os Estados-membros,¹³⁴ tendo sido, inclusive, fortemente recomendada pelo Conselho da UE.¹³⁵

Em vista disso, é possível afirmar que a Solas é um importantíssimo instrumento internacional relacionado à segurança marítima. De forma ampla e técnica, a regulamentação sobre questões estruturais, de proteção e preservação da embarcação, dos tripulantes e das cargas em transporte recebeu especial atenção nessa Convenção.

2.3.3.3 Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios

A Marpol é a principal Convenção internacional no que diz respeito à prevenção da poluição do meio ambiente marinho por navios em decorrência de causas operacionais ou acidentais.

A Marpol foi criada em 2 de novembro de 1973. Antes de sua entrada em vigor, a Convenção foi complementada pelo Protocolo de 1978, o qual foi adotado em resposta aos acidentes ocorridos naquele interregno, passando o texto conjunto a vigorar em 1983. Em 1997, foi adotado um novo Protocolo para alterar a Convenção e acrescentar-lhe um novo anexo, o Anexo VI, que entrou em vigor em 19 de maio de 2005. Além disso, ao longo dos anos a Marpol foi atualizada por meio de emendas.¹³⁶

A Marpol é um instrumento normativo de grande importância para o presente estudo, pois se relaciona, principalmente, com o eixo dos impactos ambientais resultantes da interação das outras subdivisões do conceito de ‘segurança marítima’. Em outras palavras, por meio da

¹³⁴ UNIÃO EUROPEIA. Tratado da União Europeia e Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia. **Jornal Oficial da União Europeia**: Bruxelas, nº C 202/1, 7 jun. 2016, Parte I, título I, art. 4º. Disponível em: https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:9e8d52e1-2c70-11e6-b497-01aa75ed71a1.0019.01/DOC_1&format=PDF. Acesso em: 20 mar. 2023.

¹³⁵ CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA. RECOMENDAÇÃO DO CONSELHO de 26 de Junho de 1978. Ratifica as convenções sobre a segurança do transporte marítimo (78/584/CEE). **Jornal Oficial do CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA**: Bruxelas, Nº L 194 / 17, 17 jul. 1978. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:31978H0584&qid=1688405244301>. Acesso em: 20 mar. 2023.

¹³⁶ INTERNATIONAL Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL), **IMO**, London, [2019]. Disponível em: [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx). Acesso em: 20 mar. 2023.

interação entre as demais divisões de segurança marítima – quais sejam, os fatores relacionados à segurança externa, dos portos e dos equipamentos de segurança; os atinentes à segurança interna, como as condições de estrutura e estabilidade em caso de sinistros internos; o relacionado ao fator humano (falhas humanas) – é que se chega ao eixo final, que mais se assemelha a um resultado, sendo esse os impactos ambientais. Desse modo, a Marpol “[...] inclui regulamentos destinados a prevenir e minimizar a poluição dos navios – tanto a poluição acidental quanto a de operações de rotina – e atualmente inclui seis anexos técnicos”.¹³⁷

Os citados seis anexos técnicos da Convenção são os seguintes: i) Anexo I, para a prevenção da poluição do petróleo/hidrocarbonetos; ii) Anexo II, para o controle de poluição por substâncias líquidas nocivas a granel; iii) Anexo III, trata sobre a prevenção da poluição por substâncias nocivas transportadas por mar em forma de embalagem; iv) Anexo IV, discorre sobre a prevenção da poluição por esgotos de navios; v) Anexo V, cuida da prevenção da poluição por lixo de navios; e, por fim, vi) o Anexo VI trata sobre a prevenção da poluição do ar por navios.

A Convenção estabelece no Anexo I, inicialmente, variadas diretrizes para realização de vistorias da embarcação marítima, desde a vistoria inicial até as intermediárias e periódicas, cujo lapso temporal não pode exceder cinco anos, oportunidade em que serão vistoriados “[...] estrutura, equipamentos, sistemas, instalações, disposições materiais” (tradução nossa),¹³⁸ a fim de que seja constatado o fiel cumprimento aos requisitos aplicáveis. Além disso, caso verificada alguma irregularidade sem a devida correção, o Estado do porto poderá tomar “[...] medidas convenientes de modo a garantir que o navio só possa ir para o mar ou sair do porto com o objetivo de se dirigir ao mais próximo e apropriado estaleiro de reparações que esteja disponível, quando não represente ameaça inaceitável para o meio marinho” (tradução nossa).¹³⁹ Novamente, como observado na Solas, a Marpol faz expressa menção à possibilidade de que o Estado do porto, ao verificar alguma deficiência, realize a detenção da embarcação até que seja sanada a irregularidade constatada.

Ainda no Anexo I, a Convenção traz previsão muito importante para o aspecto da segurança marítima. No Capítulo IV, a Marpol prevê o requisito do casco duplo e do fundo duplo para petroleiros entregues após junho de 1996 e que contenham porte bruto igual ou

¹³⁷ Ibid. No original: “[...] includes regulations aimed at preventing and minimizing pollution from ships - both accidental pollution and that from routine operations - and currently includes six technical Annexes”.

¹³⁸ IMO, 1973, Anexo I, cap. 2, regul. 6, “1”. No original: “[...] structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material”.

¹³⁹ Ibid., Anexo I, cap. 2, regul. 6, “3.2.2”. No original: “[...] such steps as will ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea or leave the port for the purpose of proceeding to the nearest appropriate repair yard available without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment”.

superior a 600 toneladas. A citada previsão também foi estendida às embarcações petroleiras construídas antes de junho de 1996 e que, em regra, possuam porte igual ou superior a 5 mil toneladas.

Além disso, destaca-se que o Anexo I apresenta minucioso sistema de prevenção a derramamentos de óleo, prevendo a implementação de sistemas de filtragem, a fim de que as descargas não contenham óleo e misturas oleosas, bem como prescreve formas de minimização de danos em caso de escapes hipotéticos de óleo. Por fim, a Convenção determina que cada Estado-parte deverá assegurar a existência, nos terminais de carregamento de petróleo, portos de reparação e em outros portos que tenham navios que possuam resíduos para descarregar, de instalações adequadas para receber tais resíduos e misturas oleosas derivadas do petróleo, de forma a atender às necessidades das embarcações que os utilizam.

Seguidamente, no Anexo II, a Convenção trata do controle de poluição por substâncias líquidas nocivas transportadas a granel, classificando tais substâncias em quatro categorias: X, Y, Z e ‘outras substâncias’. A categoria ‘X’ reúne substâncias líquidas nocivas que, “[...] se descarregadas no mar a partir de operações de limpeza de tanques ou lastro, são consideradas como um grande perigo para os recursos marinhos ou para a saúde humana e, portanto, justificam a proibição de descarga no meio marinho” (tradução nossa).¹⁴⁰ A categoria ‘Y’ é composta por substâncias líquidas nocivas que, se descarregadas no mar por operações limpeza de tanques ou deslastro, “[...] são consideradas perigosas para os recursos marinhos ou para a saúde humana, ou causam danos às amenidades ou outros usos legítimos do mar e, portanto, justificam uma limitação na quantidade de descarga no meio marinho” (tradução nossa).¹⁴¹

Em terceiro lugar, a categoria ‘Z’ é composta pelas substâncias líquidas nocivas que, se descarregadas no mar a partir de operações limpeza de tanques ou deslastro, “[...] apresentam um risco menor para os recursos marinhos ou para a saúde humana e, portanto, justificam restrições menos rigorosas sobre a qualidade e quantidade da descarga no ambiente marinho” (tradução nossa).¹⁴² Por fim, as ‘outras substâncias’ são as demais substâncias mapeadas pelo Código Internacional de Produtos Químicos a Granel que não integram as classificações

¹⁴⁰ IMO, 1973, Anexo II, cap. 2, regul. 6, “1.1”. No original: “[...] if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations, are deemed to present a major hazard to either marine resources or human health and, therefore, justify the prohibition of the discharge into the marine environment”.

¹⁴¹ *Ibid.*, Anexo II, cap. 2, regul. 6, “1.2”. No original: “[...] are deemed to present a hazard to either marine resources or human health or cause harm to amenities or other legitimate uses of the sea and therefore justify a limitation on the quality and quantity of the discharge into the marine environment”.

¹⁴² *Ibid.*, Anexo II, cap. 2, regul. 6, “1.3”. No original: “[...] are deemed to present a minor hazard to either marine resources or human health and therefore justify less stringent restrictions on the quality and quantity of the discharge into the marine environment”.

anteriores “[...] porque, atualmente, não apresentam danos aos recursos marinhos e à saúde humana, às amenidades ou a outros usos legítimos do mar” (tradução nossa).¹⁴³

A Convenção veda o descarte no mar de qualquer substância nociva pertencente às categorias ‘X’, ‘Y’ e ‘Z’, exceto nos casos em que as disposições permitirem, desde que feita a uma distância não inferior a 12 milhas náuticas da terra mais próxima e em uma profundidade de água não inferior a 25 metros.

O Anexo III possui curto regramento destinado à prevenção da poluição por substâncias nocivas transportadas em forma de embalagem, estabelecendo que estas deverão ser marcadas ou rotuladas de forma durável, a fim de sinalizar que se trata de substância nociva de acordo com as disposições relevantes do Código Marítimo Internacional de Mercadorias Perigosas. A Convenção também determina regramentos para armazenagem e transporte de substâncias nocivas, levando em conta a quantidade, a embalagem e a natureza das substâncias, bem como o tamanho, a construção e o equipamento disponível no navio. Por fim, a Marpol trata do controle do Estado do porto na fiscalização do cumprimento dos requisitos operacionais determinados no Anexo III, prevendo que, quando houver motivos claros para acreditar que o comandante ou a tripulação não estejam ambientados com os procedimentos essenciais de prevenção, o Estado do Porto deverá tomar medidas como a realização de inspeção detalhada e, caso necessário, a proibir o navio de voltar a navegar até que seja sanada eventual falha percebida.

Em seguida, no Anexo IV, a Convenção da prevenção da poluição por esgotos de navios e determina, no Capítulo 3, Regulamento 9, que toda embarcação deverá estar equipada com um dos três sistemas de esgoto previstos, a saber: i) estação de tratamento aprovada pela Administração que leve em consideração as normas e os métodos desenvolvidos pela Organização; ii) sistema de trituração e desinfecção de esgoto aprovado pela Administração; e iii) tanque de retenção com capacidade satisfatória para a retenção de todo esgoto, considerando as dimensões do navio, o número de pessoas a bordo e outros fatores relevantes.¹⁴⁴ No que concerne à descarga de esgoto no mar, a Convenção veda o lançamento dos rejeitos no mar, exceto quando o esgoto esteja triturado, desinfetado e se encontre a uma distância de mais de três milhas náuticas da terra mais próxima. Caso o esgoto não esteja triturado e desinfetado, a Convenção determina que seu descarte seja feito a uma distância superior a doze milhas náuticas da terra mais próxima.

¹⁴³ *Ibid.*, Anexo II, cap. 2, regul. 6, “1.4”. No original: “[...] because they are, at present, considered to present no harm to marine resources, human health, amenities or other legitimate uses of the sea”.

¹⁴⁴ IMO, 1973, Anexo IV.

Ao tratar da prevenção da poluição por lixo (Anexo V), a Marpol estabelece, como regra geral, a vedação ao descarte de lixo no mar, entretanto lista numerosas hipóteses em que o lançamento de dejetos será possível. A Convenção segmenta as áreas que poderão ser realizadas descargas, cada qual como delimitação mínima específica de distanciamento da terra mais próxima.

Por fim, no Anexo VI, a Convenção trata da prevenção da poluição do ar por navios. Esse anexo entrou em vigor em 19 de maio de 2005 e, em síntese, limita as emissões de óxido de enxofre e nitrogênio dos escapamentos de navios e proíbe emissões químicas propositais que destruam a camada de ozônio. As emissões são consideradas isentas quando destinadas a garantir a segurança do navio, salvar vidas no mar ou forem resultantes de danos não intencionais ao navio ou ao seu equipamento, desde que tomadas medidas razoáveis de precaução. A Convenção também isenta as emissões relacionadas à exploração e ao processamento de recursos minerais do fundo do mar.

Ao tratar das substâncias que destroem a camada de ozônio (*Ozone-depleting substances* – ODS), a Marpol estabelece que as emissões deliberadas deveriam ser proibidas em embarcações marítimas construídas de 19 de maio de 2005 em diante. E em instalações que contenham hidroclorofluorcarbonos, foi proibida a construção de navios a partir de 1º de janeiro de 2020. Ademais, cada embarcação marítima que contenha ODS deve manter um livro de registro indicando a substância transportada, com as seguintes discriminações: i) a carga total ou parcial de equipamentos que contenham determinada substância; ii) reparo ou manutenção de equipamentos que contenham substância destruidora da camada de ozônio; iii) descarga, deliberada ou não, de substâncias da mesma classe; iv) descarga em instalação de recepção terrestre; e v) fornecimento de substâncias ao navio.

A Convenção Internacional de Prevenção da Poluição por Navios é referenciada em instrumentos legislativos emanados pela União Europeia, por estar em conformidade com a política comum e também por se relacionar com tema cuja competência é compartilhada pela União e os Estados-membros.¹⁴⁵ Inclusive, adoção da Convenção foi altamente recomendada pelo Conselho da EU.¹⁴⁶

Desse modo, da breve análise realizada, é possível perceber que a Marpol faz uma análise técnica e minuciosa das formas de prevenção de poluição, em vários aspectos, desde a importante questão atinente à prevenção de poluição por hidrocarbonetos até determinações referentes ao descarte de lixo, dentre outras. Como mencionado inicialmente, sua destinação se

¹⁴⁵ UNIÃO EUROPEIA, 2016, Parte I, título I, art. 4º.

¹⁴⁶ CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA, 1978.

relaciona à compreensão ambiental de segurança marítima. A Convenção estabelece a possibilidade de que o Estado do porto, ao constatar alguma deficiência no processo de inspeção, tome as medidas necessárias para correção, até mesmo a detenção da embarcação até que seja realizada a adequada correção. Inclusive, conforme abordado no último capítulo, no que diz respeito às deficiências que ocasionaram a detenção de embarcações marítimas na região do Paris MOU em 2009 e 2022, são analisados pelo PSC diversos aspectos tratados pela Convenção, abrangendo cada um de seus seis anexos. Destaca-se, por fim, que a Marpol é uma das principais Convenções sobre prevenção de poluição marítima e recebe constantes aperfeiçoamentos, a fim de que esteja sempre atualizada com as melhores práticas.

3 POLÍTICA DA UNIÃO EUROPEIA SOBRE SEGURANÇA MARÍTIMA APÓS OS CASOS ERIKA E PRESTIGE

3.1 CONTEXTO E EVOLUÇÃO DA POLÍTICA DE SEGURANÇA MARÍTIMA EUROPEIA

A segurança marítima é um tema de grande importância para a União Europeia, tanto por sua posição geográfica, em que 22 dos seus 27 Estados-membros possuem fronteiras marítimas, bem como, porque aproximadamente noventa por cento do comércio entre os Estados-membros e o restante do mundo é realizado por via marítima¹⁴⁷, situação que coloca em risco potencial sua extensão marítima, sobretudo considerando o aumento dos petroleiros que transportam consideráveis volumes de petróleo e outras substâncias perigosas em zonas sensíveis, tais como o Mediterrâneo e os mares bálticos.¹⁴⁸

Além disso, a história do continente europeu é marcada por notáveis naufrágios, como o relevante e notório naufrágio do petroleiro Torrey Canyon (1967), passando por caóticos sinistros como o Amoco Cadiz (1978), o petroleiro Erika (1999) e o Prestige (2002). Em suma, a Europa, e o mundo em si, vivenciou infelizes eventos que, no entanto, foram importantes para a elaboração de regulamentações mais rígidas.

As primeiras produções legislativas relacionadas à segurança marítima remontam aos anos 1970, as quais se restringiam, em sua grande parte, às questões de relações externas da União Europeia.¹⁴⁹ Apesar da existência de alguns regulamentos esparsos,¹⁵⁰ a preocupação

¹⁴⁷ NESTEROWICZ, Malgorzata Anna. Maritime safety and vessel-source pollution control in European Union context. In: KOIVUROVA, Timo et al. (org.). **Understanding and Strengthening European Union-Canada Relations in Law of the Sea and Ocean Governance**. Rovaniemi: University of Lapland Printing Centre, , 2009. p. 507-529, p. 507.

¹⁴⁸ *Ibid.*, loc. cit.

¹⁴⁹ NESTEROWICZ, 2009.

¹⁵⁰ UNIÃO EUROPEIA. Regulamento nº 4.055, de 22 de dezembro de 1986. Aplica o princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos entre Estados-membros e Estados-membros para países terceiros. Jornal Oficial da União Europeia: Bruxelas, Nº L 378/1, 31 dez. 1986a. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:31986R4055>. Acesso em: 30 abr. 2023.

UNIÃO EUROPEIA. Regulamento CEE nº 4.056, de 22 de dezembro de 1986. Determina as regras de aplicação aos transportes marítimos dos artigos 85º e 86º do Tratado. Jornal Oficial da União Europeia: Bruxelas, Nº L 378/1, 31 dez. 1986b. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:31986R4056>. Acesso em: 30 abr. 2023. UNIÃO EUROPEIA. Regulamento nº 4.057, de 22 de dezembro de 1986. Relativo às práticas tarifárias desleais nos transportes marítimos. Jornal Oficial da União Europeia: Bruxelas, Nº L 378/1, 31 dez. 1986c. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:31986R4057>. Acesso em: 30 abr. 2023.

UNIÃO EUROPEIA Regulamento nº 4.058, de 22 de dezembro de 1986. Relativo a uma acção coordenada com vista a salvaguardar o livre acesso ao tráfego transoceânico. Jornal Oficial da União Europeia: Bruxelas, Nº L 378/1, 31 dez. 1986d. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:31986R4058>. Acesso em: 30 abr. 2023.

sobre a questão de “segurança marítima” era bastante tímida até 1990,¹⁵¹ ficando restrita à tradição da regulação mundial do transporte marítimo pela Organização Marítima Internacional (IMO), que prezava majoritariamente pela face econômica dos Estados.¹⁵² A escassez de produção da UE de regramento específico sobre segurança marítima também pode ser compreendida pelo fato de que, nos primeiros anos de criação da União Europeia, sua iniciativa legislativa era mais voltada ao grande objetivo da cooperação econômica, relegando para momento posterior as preocupações de cunho ambiental, social e de segurança.¹⁵³

Em seu desenvolvimento é possível constatar certos “impulsos” decorrentes de fatos e tragédias que culminaram em uma posição mais ativa da União Europeia. A preocupação e o compromisso de pensar a “segurança marítima”, no entanto, só apareceram com mais intensidade em 1990, momento que, definitivamente, alterou o posicionamento político europeu.¹⁵⁴

Ainda seguindo a tradição de implementação dos regramentos internacionais, o Conselho da União Europeia¹⁵⁵ adotou a “Resolução do Conselho sobre a prevenção de acidentes causadores de poluição marinha, de 19 de junho de 1990”,¹⁵⁶ instrumento que relegou

¹⁵¹ Enrik Ringbom destaca que, em relação à segurança marítima, a temática demorou um considerável tempo para surgir como um objetivo político e independente para a União Europeia, pois “[...] somente após alguns acidentes graves com petroleiros na região, no início da década de 1990, que a primeira política e o programa de ação detalhado para a segurança marítima puderam ser acordados” (tradução nossa). No original: “[...] *was only following some major oil tanker accidents in the region in the early 1990's that the first policy and detailed action programme for maritime safety could be agreed upon*”. RINGBOM, Henrik. The European Union and International Maritime Law - Lessons for the Asia-Pacific Region? **Australian and New Zealand Maritime Law Journal**, [S. l.], v. 30, n. 1, p. 67-77, 2016, p. 68. Disponível em: <https://research.abo.fi/en/publications/the-european-union-and-international-maritime-law-lessons-for-the>. Acesso em: 20 mar. 2023.

¹⁵² RINGBOM, Henrik. The EU Maritime safety policy and international law. **Publications on ocean development**, [S. l.], v. 64, p. 53-166, 2008. Disponível em: https://brill.com/display/book/9789047444961/Bej.9789004168961.i-602_004.xml. Acesso em: 20 mar. 2023.

¹⁵³ BOCK, 2017.

¹⁵⁴ NESTEROWICZ, 2009.

¹⁵⁵ O Conselho exerce cinco funções principais, sendo essas: “a tarefa mais prioritária da Conselho é a elaboração de legislação que exerce no quadro do processo de co-decisão em conjunto com o Parlamento Europeu. Seguidamente cabe ao Conselho a tarefa de coordenar as políticas econômicas dos Estados-membros. Desenvolve a política externa e de segurança comum com base nas orientações políticas definidas pelo Conselho Europeu. O Conselho é a instituição responsável por celebrar acordos entre a União, por um lado, e países terceiros ou organizações internacionais, por outro. O Conselho elabora ainda, com base num anteprojeto da Comissão Europeia, um orçamento que depois precisa ainda de obter a aprovação do Parlamento Europeu. É também o Conselho que recomenda ao Parlamento Europeu que dê quitação à Comissão pela execução do orçamento” (BORCHARDT, *op. cit.*, p. 73). Além disso, o Conselho tem previsão no art. 16 do Tratado da União Europeia.

¹⁵⁶ CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA. Resolução do Conselho de 19 de junho de 1990. Relativa à prevenção dos acidentes causadores de poluição marinha. **Jornal Oficial da União Europeia**: Bruxelas, nº C 206/1, 18 ago. 1990. Disponível em: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:31990Y0818\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:31990Y0818(01)). Acesso em: 20 mar. 2023.

à Comissão Europeia¹⁵⁷ a incumbência de promover o melhoramento do posicionamento da União Europeia em matéria de segurança marítima. A iniciativa resultou na implementação do “livro branco”¹⁵⁸ e do livro verde”,¹⁵⁹ ferramentas voltadas a analisar o impacto do setor de transportes sobre o meio ambiente.

Posteriormente, em 24 de fevereiro de 1993, sobreveio a Comunicação da Comissão *Uma Política Comum de Segurança Marítima (COM (93) 66 final)*,¹⁶⁰ produção que delineou o plano de ação da Comissão para a futura política de segurança marítima da UE, o qual se baseou em quatro pilares principais:

- Implementação convergente das regras internacionais, incluindo, quando apropriado, regras sob a forma de resoluções não vinculativas e implementação das regras em relação aos navios que, de outra forma, ficariam fora do âmbito das regras devido à sua dimensão, área de tráfego, etc.;
- Aplicação uniforme das regras internacionais, em particular através do controlo pelo Estado do porto;
- Desenvolvimento de infraestruturas marítimas, tais como ajudas à navegação, VTS e instalações de recepção de resíduos nos portos; e

Esclarece-se que a Resolução mencionada encontra-se dentro do grupo de atos jurídicos vinculativos, tendo previsão no art. 288 do Tratado de Funcionamento da União Europeia que dispõe: “Para exercerem as competências da União, as instituições adotam regulamentos, diretivas, decisões, recomendações e pareceres. O regulamento tem caráter geral. É obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros [...]” (UNIÃO EUROPEIA. Tratado Sobre o Funcionamento da União Europeia. Jornal Oficial da União Europeia: Bruxelas, N° C 202/1, 7 jun. 2016. Disponível em: https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:9e8d52e1-2c70-11e6-b497-01aa75ed71a1.0019.01/DOC_1&format=PDF. Acesso em: 20 mar. 2023).

¹⁵⁷ A Comissão, por sua vez, “é o principal motor da política da UE” (BORCHARDT, *op. cit.*, p. 80). A Comissão está na origem de toda a ação da União, uma vez que “lhe compete apresentar ao Conselho propostas legislativas para a UE (o chamado direito de iniciativa da Comissão)” (BORCHARDT, *op. cit.*, p. 80.) Além da função de dar início a uma legislação da União, a Comissão também exerce outras funções como: “monitorar a observância e adequada aplicação do direito da União; administrar e aplicar a legislação da União; representar a UE nas organizações internacionais” (BORCHARDT, *op. cit.*, p. 77). A Comissão tem previsão no art. 17, do Tratado da União Europeia.

Enrik Ringbom faz interessante descrição do papel desempenhado pela Comissão, ao afirmar que “a Comissão Europeia é o ‘cão de guarda’ da União Europeia, com a responsabilidade de garantir que as regras da União Europeia, uma vez que adotadas, sejam efetivamente implementadas pelos Estados-membros [...] a Comissão tem o direito de iniciativa legal e é o órgão que propõe a legislação e realiza o trabalho de base necessário em seu apoio” (tradução nossa). No original: *The European Commission is the 'watchdog' of the EU, with a responsibility for ensuring that EU rules, once adopted, are effectively implemented by the member states [...] The Commission has the right of legal initiative and is the body that proposes legislation and undertakes the necessary background work in its support*. RINGBOM, 2016, p. 68.

¹⁵⁸ CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA. **Comunicação nº 494, de 2 de dezembro de 1992b**. Futura evolução da política comum dos transportes. Abordagem global relativa à criação de um quadro comunitário para uma mobilidade sustentável. Bruxelas: CCE, 1992. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:51992DC0494>. Acesso em: 20 mar. 2023.

¹⁵⁹ CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA. **Comunicação nº 46, de 15 de junho de 1992a**. Livro Verde, relativo ao impacto dos transportes sobre o ambiente: uma estratégia comunitária para um desenvolvimento equilibrado do sector dos transportes. Bruxelas: CCE, 1992. Disponível em: Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:51992DC0494>. Acesso em: 20 mar. 2023.

¹⁶⁰ CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA. **Comunicação nº 66**, de 24 de fevereiro de 2003. Uma política comum de segurança marítima. Bruxelas: CCE, 1993. Disponível em: Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:51993DC0066&qid=1680395283729&from=PT>. Acesso em: 20 mar. 2023.

- Cooperação na regulamentação internacional, em particular no que respeita a questões de Estado de bandeira e ao chamado "elemento humano", mas também incluindo a utilização da legislação da CE nos casos em que a OMI não satisfaça as expectativas da Comunidade (tradução nossa).¹⁶¹

A iniciativa da Comissão foi bem aceita pelo Conselho, mostrando-se como uma resolução política comum sobre segurança marítima, fator que possibilitou uma expansão rápida na legislação da União sobre segurança marítima.¹⁶² Nesterowick pondera que a Comissão deu prioridade a iniciativas comuns que possibilitassem implementar os regramentos internacionais já existentes, além de instar uma aplicação mais rigorosa da regulamentação, especialmente no que concerne ao exercício de um controle mais eficaz das embarcações marítimas que ancoram nos portos da União Europeia.¹⁶³ Durante os anos que se seguiram, o

¹⁶¹ RINGBOM, 2008, p. 38-39. No original: “*Convergent implementation of international rules, including, where appropriate, rules in the form of non-binding resolutions and implementation of the rules in respect of ships that would otherwise fall outside the scope of the rules due to their size, traffic area etc.; • Uniform enforcement of international rules, in particular through port State control; • Development of maritime infrastructure, such as navigational aids, VTS and waste reception facilities in ports; and • Cooperation in international rulemaking, in particular in respect of flag State matters and the so-called ‘human element’, but also including the use of EC legislation in cases where the IMO fails to meet the expectations of the Community*”.

¹⁶² RINGBOM, 2008, p. 40.

¹⁶³ NESTEROWICK, 2009, p. 511.

Conselho da União Europeia adotou numerosas diretivas¹⁶⁴ e regulamentos¹⁶⁵ que, em grande parte, implementavam as regras da Organização Marítima Internacional, tais como: atos legislativos relativos à fiscalização e ao controle pelo Estado do porto,¹⁶⁶ norma relativa ao nível mínimo de formação dos marítimos,¹⁶⁷ a modernização dos sistemas de navegação e de controle de tráfego,¹⁶⁸ dentre outras matérias relacionadas.

A posterior “virada de chave” que se observa na produção legislativa europeia foi decorrente dos naufrágios dos petroleiros Erika e Prestige, que ocasionaram a implementação

¹⁶⁴ A diretiva é um dos principais instrumentos de ação da União Europeia, a qual tem como objetivo aproximar das diversas legislações, de modo a eliminar as contradições e os conflitos entre as disposições legislativas e administrativas dos Estados-membros. Além disso, a diretiva vincula dos Estados-membros apenas em relação ao resultado a ser alcançado, deixando, no entanto, às instâncias nacionais a competência para gerir a forma e os meios para realizar os objetivos estabelecidos pela União. Outra característica da diretiva é que essa, normalmente, não cria direitos e obrigações diretas contra os cidadãos da União, sendo seu destinatário direito os Estados-membros. Os cidadãos da União, por outro lado, somente ficam sujeitos aos direitos e às obrigações quando as autoridades competentes dos Estados-membros realizam os atos de execução (BORCHARDT, *op. cit.*, p. 105 - 107). O Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia dispõe no artigo 288 que “Para exercerem as competências da União, as instituições adotam regulamentos, diretivas, decisões, recomendações e pareceres. [...] A diretiva vincula o Estado-Membro destinatário quanto ao resultado a alcançar, deixando, no entanto, às instâncias nacionais a competência quanto à forma e aos meios”. (UNIÃO EUROPEIA. Tratado Sobre o Funcionamento da União Europeia. Jornal Oficial da União Europeia: Bruxelas, Nº C 202/1, 7 jun. 2016. Disponível em: https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:9e8d52e1-2c70-11e6-b497-01aa75ed71a1.0019.01/DOC_1&format=PDF. Acesso em: 20 mar. 2023.)

¹⁶⁵ O Regulamento é o ato jurídico por meio do qual a União pode intervir de forma mais profunda nas ordens jurídicas nacionais, funcionam como “leis da União” e possuem duas características bastante relevantes: “a primeira característica é o seu caráter comunitário, que consiste na particularidade de imporem um direito igual a toda União sem ter em conta as fronteiras e com validade uniforme e integral em todos os Estados-membros. [...] A segunda característica é sua aplicabilidade direta, ou seja, o fato de o disposto nos regulamentos estabelecer um mesmo direito que não carece de normas especiais de aplicação de caráter nacional, conferindo direitos e impondo obrigações diretamente aos cidadãos da União” (BORCHARDT, *op. cit.*, p. 104). Além disso, os regulamentos serão considerados “atos legislativos” quando forem adotados no âmbito do processo legislativo ordinário pelo Parlamento Europeu. Quando emanado exclusivamente do Conselho Europeu e da Comissão Europeia, faltando-lhe, portanto, o processo parlamentar, formalmente não apresentarão as características essenciais de uma lei. O Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia prevê no artigo 288 que “Para exercerem as competências da União, as instituições adotam regulamentos, diretivas, decisões, recomendações e pareceres. O regulamento tem caráter geral. É obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.” (UNIÃO EUROPEIA. Tratado Sobre o Funcionamento da União Europeia. Jornal Oficial da União Europeia: Bruxelas, Nº C 202/1, 7 jun. 2016. Disponível em: https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:9e8d52e1-2c70-11e6-b497-01aa75ed71a1.0019.01/DOC_1&format=PDF. Acesso em: 20 mar. 2023.)

¹⁶⁶ CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA. Directiva nº 57, de 22 de novembro de 1994a. Relativa às regras comuns para as organizações de vistoria e inspeção dos navios e para as actividades relevantes das administrações marítimas. **Jornal Oficial da União Europeia**: Bruxelas, Nº L 319/20, 12 dez. 1994. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:31994L0057>. Acesso em: 20 mar 2023.

¹⁶⁷ CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA. Directiva nº 58, de 22 de novembro de 1994b. RELATIVA ao nível mínimo de formação dos marítimos. **Jornal Oficial da União Europeia**: Bruxelas, Nº L 319/20, 12 dez. 1994. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:31994L0058>. Acesso em: 20 mar 2023.

¹⁶⁸ CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA. Directiva nº 21, de 19 de junho de 1995. Relativa à aplicação, aos navios que escalem os portos da Comunidade ou naveguem em águas sob jurisdição dos Estados-membros, das normas internacionais respeitantes à segurança da navegação, à prevenção da poluição e às condições de vida e de trabalho a bordo dos navios (inspeção pelo Estado do porto). **Jornal Oficial da União Europeia**: Bruxelas, Nº L 157/1, 7 jun. 1995. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:31995L0021>. Acesso em: 20 mar 2023.

dos nomeados “Pacotes Erika I, II e III” ou também divididos em “Pacote Erika I e II” e “Pacote Prestige”. O estudo dos pacotes será realizado posteriormente, no tópico 3.2.

Praticamente ausente, portanto, até 1990, o tratamento sobre a segurança marítima no âmbito da União Europeia teve um desenvolvimento bastante tímido até o citado marco, sendo, após, desenvolvido regramentos voltados à segurança marítima, especialmente visando a implementação dos regramentos já estabelecidos pela Organização Marítima Internacional. O desenvolvimento da política de segurança marítima da União Europeia é marcado pela “evolução” como resposta aos danos ocasionados por naufrágios de embarcações marítimas, situação corroborada pela implementação dos pacotes Erika I, II e III.

3.1.1 Caso 1: O naufrágio do petroleiro Erika

O naufrágio do Petroleiro Erika, primeiro caso alvo de estudo nesta pesquisa, remonta a dezembro de 1999. Navio de casco simples, com idade de 24 anos e registrado sob a bandeira de Malta, o petroleiro foi construído em um estaleiro no Japão em 1975, como “[...] parte de uma série de navios-tanque baratos construídos em chapa e metal ‘padrão’ para uma vida útil de quinze anos” (tradução nossa).¹⁶⁹ A embarcação era controlada por empresas liberianas, com tripulação majoritariamente indiana,¹⁷⁰ tendo sido fretado por intermédio de uma empresa das Bahamas a uma petrolífera francesa¹⁷¹ (companhias Total Internacional e Total France), para que fosse realizada a entrega de óleo combustível pesado à empresa italiana Enel Spa.¹⁷²

A embarcação saiu em 8 de dezembro de 1999 do porto de Dunquerque, cidade portuária localizada ao norte da França, com destino à cidade de Milazzo, localizada ao sul da Itália, com aproximadamente 31 toneladas de óleo combustível pesado.¹⁷³ Logo do início da navegação, a embarcação encontrou um contexto de mar revolto, tendo, em 11 de dezembro de 1999, emitido

¹⁶⁹ BEURIER, 2015, p. 1. No original: “[...] *une série de pétroliers peu chers car construits en tôles ‘standards’ pour une durée de vie de quinze ans*”.

¹⁷⁰ *Ibid.*, *loc. cit.*

¹⁷¹ FOLEY, Vincent J.; NOLANT, Christopher R. The Erika Judgment - Environmental Liability and Places of Refuge: A Sea Change in Civil and Criminal Responsibility that the Maritime Community Must Heed. **Tulane Maritime Law Journal**, [S. l.], v. 3, n. 1, p. 42-72, winter 2008, p. 43. Disponível em: <https://www.hklaw.com/-/media/files/insights/publications/2008/12/the-ierikai-judgment--environmental-liability-and/files/the-erika-judgment--environmental-liability-and-pl/fileattachment/53490.pdf>. Acesso em: 20 mar. 2023.

¹⁷² TRIBUNAL DE JUSTIÇA DA UNIÃO EUROPEIA. Processo C-188/0. Autor: Commune de Mesquer. Réus: Total France SA e Total International Ltda. Relator: C. Toader. Julgado em: 24 jun. 2008b. **Infocuria**, [S. l.], 2008. Disponível em: <https://ciberduvidas.iscte-iul.pt/artigos/rubricas/controversias/dois-pontos-ou-virgula/1104>. Acesso em: 20 mar. 2023.

¹⁷³ SEIA, Maria Cristina Barroso de Aragão. Novas normas de responsabilidade ambiental na União Europeia: implicações para a jurisprudência. **Lusíada**, Porto, n. 1-2, p. 71-86, 2015.

a primeira mensagem de socorro,¹⁷⁴ ao apresentar fissuras em sua estrutura. Ao amanhecer do dia 12 do mesmo mês e ano, a embarcação emitiu a segunda mensagem de socorro, informando os graves danos que a embarcação havia sofrido e a necessidade de evacuação da tripulação ante o manifesto sinistro em andamento. Além das más condições meteorológicas, situação somada a outras falhas, em 12 de dezembro de 1999, a embarcação não resistiu e se partiu em duas na localidade do Golfo de Biscaia na costa oeste francesa. No relatório de investigação marítima expedido pela Autoridade Marítima Maltesa, concluiu-se que o evento se deu por uma combinação de falhas. Nas palavras de Justine Wene:¹⁷⁵

Pensa-se que o maior fator tenha sido a corrosão, que resultou no desenvolvimento de rachaduras adjacentes a um dos tanques de lastro logo acima da linha de água. Estas fissuras, juntamente com as fissuras expostas vistas na tarde anterior ao incidente, provavelmente levaram à separação completa de um grande setor da estrutura lateral do casco, eventualmente dividindo o navio ao meio. Os mares agitados também poderiam ter ajudado a agilizar o processo. Outro fator que pode ter contribuído para isso foi a falta de reparos antes do incidente que iniciou o desenvolvimento das rachaduras. (tradução nossa).¹⁷⁶

Em razão do mau tempo, a poluição atingiu grande dimensão geográfica, contaminando 400 quilômetros da costa marítima francesa, sendo a Ilha de Groix a localidade mais prejudicada, tendo suas praias cobertas por uma camada que variava de 5 a 30 centímetros de espessura de óleo,¹⁷⁷ situação que causou considerável impacto especialmente na pesca e no turismo da região afetada.¹⁷⁸

O caso gerou grande comoção popular. Mas somente em 2008, anos portanto após o naufrágio, foi conhecida a decisão do Tribunal de Primeira Instância de Paris (TGI de Paris), proferida no processo criminal ajuizado contra a empresa certificadora Rina Services Spa., a empresa Total S.A., o armador e o capitão da embarcação, em razão da poluição das águas/vias

¹⁷⁴ FOLEY; NOLAN, *op. cit.*, *loc. cit.*

¹⁷⁵ WENE, Justine. European and International Regulatory Initiatives due to the Erika and Prestige Incidents. **MLAANZ Journal**, [S. l.], v. 16, p. 56-73, 2005. Disponível em: <http://classic.austlii.edu.au/au/journals/ANZMarLawJl/2005/4.pdf>. Acesso em: 20 mar. 2023.

¹⁷⁶ WENE, 2005, p. 57. No original: “*The largest factor is thought to have been corrosion, which resulted in the development of cracks adjacent to one of the ballast tanks just above the water line. These cracks, together with the exposed cracks seen the afternoon before the incident, probably led to the complete separation of a large sector of the side shell structure, eventually splitting the ship in half. The heavy seas could also have assisted in speeding up the process. Another contributing factor may have been poor repairs before the incident that initiated the development of cracks*”.

¹⁷⁷ CALIXTO, Robson José. **Incidentes marítimos**: história, direito marítimo e perspectivas num mundo em Reforma da Ordem Internacional. São Paulo: Aduaneiras, 2004.

¹⁷⁸ SOMERS, Eduard; GONSAELES, Gwendoline. The consequences of the sinking of the MS Erika in European waters. **Journal of Maritime Law and Commerce**, [S. l.], v. 41, n. 1, p. 57-83, 2010, p. 60. Disponível em: <https://biblio.ugent.be/publication/879189>. Acesso em: 20 mar. 2023.

navegáveis francesas ocasionadas pelo acidente marítimo ocorrido em sua Zona Econômica Exclusiva (ZEE), e também pela prática ou coparticipação do delito de ter colocado em perigo vidas de outrem.¹⁷⁹ O Tribunal, ao julgar o caso, afastou a alegação da defesa de que as rachaduras eram ocultas, destacando que a corrosão foi uma das causas do naufrágio, concluindo que “[...] o trabalho feito a custo reduzido no casco é a causa de uma ameaça à segurança do navio”. (tradução nossa).¹⁸⁰ Ao aferir a responsabilidade, o Tribunal compreendeu que o proprietário da embarcação era responsável por ofertar o navio sem condições para fretamento, bem como o capitão, ao permitir a navegação. A responsabilidade da empresa certificadora também foi estabelecida em razão da imprudência desta em emitir um certificado de classe e um certificado ISM,¹⁸¹ sem que a embarcação tivesse condições necessárias para a expedição de tais documentos.

A segunda questão principal em análise tratava se a companhia petrolífera poderia ser condenada e, caso positivo, sob quais fundamentos. A Total S.A. defendia que não poderia ser sancionada, pois não era a afretadora da embarcação e as duas subsidiárias (Total Petroleum Service et Total Transport Corporation), que eram as afretadoras, não poderiam ser responsabilizadas fora do sistema de compensação previstos no Fundo Internacional de Indenização de Danos Causados por Poluição por Hidrocarbonetos.¹⁸² No entanto, apesar da apontada impossibilidade de responsabilização, o Tribunal entendeu que, embora a Total S.A não seja a afretadora da embarcação, essa realizou a vistoria do navio e, portanto, tinha pleno controle da escolha da embarcação, demonstrando negligência grave ao escolher o petroleiro Erika.¹⁸³ Do ponto de vista criminal, o Juízo considerou que foram colocadas em risco a vida de outras pessoas ao permitir a navegabilidade do petroleiro. Assim, concluiu-se que, “[...] por razões de urgência e baixo custo o réu teve uma atitude imprudente” (tradução nossa).¹⁸⁴

¹⁷⁹ FRANÇA. Cour de Casation. Chambre criminelle. **Pourvoi n° 10-82.938**. Décision attaquée: Cour d'appel de paris 30 mars 2010. Julgado em: 25 set. 2012. Paris: ECLI, 2012. Disponível em: https://www.courdecassation.fr/decision/61400e5defd934822802c162?search_api_fulltext=188/07%20erika&op=Rechercher%20sur%20judilibre&date_du=&date_au=&judilibre_jurisdiction=all&previousdecisionpage=&previousdecisionindex=&nextdecisionpage=0&nextdecisionindex=1. Acesso em: 20 mar. 2023.

¹⁸⁰ BEURIER, 2015, p. 3. No original: “[...] *les travaux faits à coût réduit sur la coque sont cause d’une mise en jeu de la sécurité du navire*”.

¹⁸¹ O Código ISM (*International Safety Management*) é um padrão instituído pela Organização Marítima Internacional para a gestão e segurança de embarcações marítimas, tendo como objetivo de fornecer um padrão internacional para o gerenciamento e operação segura de navios e para a prevenção da poluição. Cf.: THE INTERNATIONAL Safety Management (ISM) Code. **IMO**, [S. l.], [2019]. Disponível em: <https://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/Pages/ISMCode.aspx>. Acesso em: 20 fev. 2023.

¹⁸² BEURIER, 2015, p. 3.

¹⁸³ *Ibid.*, loc. cit.

¹⁸⁴ *Ibid.*, loc. cit. No original: “[...] pour des raisons d’urgence et de faible coût le prévenu a eu une attitude téméraire”.

Seguidamente, o Juízo analisou a terceira questão suscitada, vinculada à responsabilização civil pelo derramamento de óleo combustível pesado, tendo em vista que as vítimas não haviam sido indenizadas integralmente pelo Fundo Internacional de Indenização de Danos Causados por Poluição por Hidrocarbonetos e exigiam melhor compensação das perdas suportadas. O Tribunal, para viabilizar a extensão da indenização perseguida fora dos limites do sistema de indenização mencionado, ressaltou o arranjo jurídico formado para evitar a responsabilização, porquanto “[...] o proprietário real não é o proprietário nominal, o gerenciador do navio não é empregado nem agente do proprietário nominal e a companhia petrolífera controladora não é o proprietário do navio nem o afretador” (tradução nossa),¹⁸⁵ e por não se enquadrarem no sistema convencional, suas responsabilizações não estavam sujeitas aos limites de responsabilidade pelos delitos criminais.

Por fim, o quarto ponto da análise realizada pelo Juízo de primeira instância foi o exame sobre a possibilidade de que autoridades e associações locais pudessem formular pedidos de indenização por danos ecológicos. O Tribunal concluiu ser possível a compensação dos danos à natureza, tratando-se de uma compensação “[...] por uma perda geral de qualidade ambiental (biótopos e biocenoses), mas com base em uma competência ambiental especial que confere ao solicitante uma responsabilidade particular pelo gerenciamento e conservação de uma área”. (tradução nossa).¹⁸⁶

Contra a decisão, a empresa Total S.A recorreu ao Tribunal de Apelação de Paris, o qual manteve grande parte dos termos da decisão anterior, no entanto, não reconheceu a culpa inescusável grave da empresa Total S.A, verificando apenas uma conduta imprudente da empresa. Além disso, o Juízo considerou ser a empresa Total S.A a verdadeira afretadora da embarcação e, em razão disso, isenta de qualquer responsabilidade civil extraordinária,¹⁸⁷ conforme previsão da Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil pelos Prejuízos Devidos à Poluição por Hidrocarbonetos¹⁸⁸ (a seguir, referenciada apenas como “Convenção sobre a Responsabilidade Civil”).

¹⁸⁵ *Ibid.*, *loc. cit.* No original: “[...] *le propriétaire réel n’est pas le propriétaire nominal, que le gestionnaire nautique n’est ni préposé ni mandataire du propriétaire nominal et que la société pétrolière mère n’est ni l’armateur ni l’affréteur*”.

¹⁸⁶ BEURIER, 2015, p. 4. No original: “[...] *à une perte générale de qualité du milieu (biotopes et biocénose), mais fondée sur une compétence spéciale en matière d’environnement conférant au demandeur une responsabilité particulière pour la gestion et la conservation d’un territoire*”.

¹⁸⁷ *Ibid.*, *loc. cit.*

¹⁸⁸ INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage. Conclue Bruxelles le 29 novembre 1969. Registered by the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization on 27 June 1975. In: UNITED NATIONS. **Treaty Series**. Brussels: UN, 1975. p. 4-36. Disponível em: <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%20973/volume-973-I-14097-English.pdf>. Acesso em: 20 mar. 2023.

No entanto, em face da decisão, foi interposto recurso à Corte de Cassação, a qual proferiu julgamento extenso e bastante importante na resolução do caso. De início, a Corte ressaltou sua competência de jurisdição para análise e julgamento do caso, uma vez que o sinistro ocorreu dentro das águas francesas, na ZEE, afastando, dessa forma, a apontada incompetência suscitada pelo Advogado-geral.¹⁸⁹ A Corte considerou que o contrato de fretamento prova que o afretador nominal é a subsidiária Total Transport Corporation, de forma que a empresa Total S.A pode ser responsabilizada, uma vez que, em sentido contrário ao decidido pelo Tribunal de Apelação de Paris, houve negligência grave da empresa Total S.A. ao realizar a inspeção do navio e, ainda assim, o escolher para realizar o transporte. Dessa forma, a Corte de Cassação condenou solidariamente os réus à responsabilidade pelos danos causados.¹⁹⁰

Sobre as falhas da embarcação, para Foley e Nolant,¹⁹¹ o Tribunal concluiu que tanto o proprietário do navio quanto a empresa de classificação que concedeu o certificado de regularidade da embarcação eram responsáveis em termos civis e criminais, devido à evidência de que agiram intencionalmente em conjunto para diminuir a quantidade de aço utilizada em reparos estruturais, visando economizar custos, apesar do risco que isso representava para a segurança do navio, de sua tripulação e do meio ambiente marinho. A empresa afretadora também foi considerada responsável pela negligência em ter fretado embarcação marítima cuja expectativa de vida útil já havia superado, sobretudo para os fins perseguidos de transportar derivados petrolíferos perigosos.¹⁹²

A decisão considerou que a empresa de classificação, ao conceder o certificado de regularidade do navio mesmo quando existente reparos deficientes, “[...] deu ao armador ampla margem de manobra para manipular o sistema de aprovações necessário para que o Erika obtivesse seu certificado de classificação”. (tradução nossa).¹⁹³ Outro marco diferencial no julgamento do naufrágio foi o entendimento de que a maré negra produzida pelo sinistro constitui um dano ambiental que resulta de um atentado ao meio ambiente, situação que permitiu a organizações locais pedirem a recuperação dos espaços naturais sem que tenham sido lesadas economicamente, a exemplo da indenização paga à Liga para a Proteção de Pássaros, que utilizou para fins de cálculos do valor indenizatório pretendido o número de aves

¹⁸⁹ FRANÇA, 2012.

¹⁹⁰ FRANÇA, 2012.

¹⁹¹ FOLEY; NOLANT, 2008.

¹⁹² *Ibid.*

¹⁹³ FOLEY; NOLANT, *op. cit.* No original: “[...] had given the shipowner wide latitude to manipulate the system of approvals needed for the ERIKA to obtain her classification certificate”.

mortas com o desastre e os custos necessários para a criação de outros pássaros, alcançando o valor de 300 mil euros.¹⁹⁴

O referido julgamento ganhou bastante destaque e notoriedade, tanto pela responsabilização civil dos envolvidos em limites superiores ao previsto no Fundo Internacional de Indenização de Danos Causados por Poluição por Hidrocarbonetos, quanto pela consagração dos “danos ecológicos”, que surgiu em primeira instância e foi mantida até o final no julgamento proferido pela Corte de Cassação. Atualmente, está registrada no Código Civil Francês¹⁹⁵ como uma espécie autônoma de indenização, sendo um marco, pois, “[...] a natureza finalmente tem [teve] um status legal que permite que ela se defenda ou seja defendida” (tradução nossa).¹⁹⁶

Além do processo criminal, outro processo que merece destaque são os autos movidos pelo município de Mesquer, por meio dos quais se pretendeu a condenação solidária das empresas Total Internacional e Total France em razão dos danos causados pelos resíduos poluentes e a condenação nas custas empenhadas pelo município para a limpeza e recuperação da área degradada.¹⁹⁷ Em primeira instância (Tribunal de Commerce de Saint-Nazaire), os pedidos foram julgados improcedentes, tendo o município recorrido ao Tribunal de Recurso de Rennes, instância que confirmou a denegação dos pedidos iniciais, por considerar que o óleo pesado transportado pelo petroleiro Erika não constituía resíduo, mas sim material combustível para produção de energia e destinado a uma utilização específica.¹⁹⁸ A Corte compreendeu que, apesar de quando misturado com areia e água o óleo pesado se transformasse em resíduo, “[...] nenhuma disposição permitia imputar responsabilidades às sociedades Total, porquanto não podiam ser consideradas produtoras ou detentoras dos referidos resíduos”.¹⁹⁹

¹⁹⁴ STEINMETZ, Benoit. Le prejudice ecologique pur em droit français: les enseignements du naufrage du petrolier erika. **NOMOS**: Revista do Programa de Pós-Graduação em Direito da UFC, Fortaleza, v. 30, n. 1, p. 235-245, 2010. Disponível em: https://repositorio.ufc.br/bitstream/riufc/12044/1/2010_art_bsteinmetz.pdf. Acesso em: 20 mar. 2023.

¹⁹⁵ Art. 1247 do Código Civil Francês: Os danos ecológicos que consistem em prejuízos não negligenciáveis aos elementos ou funções dos ecossistemas ou aos benefícios coletivos que o homem obtém do meio ambiente serão indenizáveis nas condições estabelecidas no presente título (tradução nossa). No original: *Est réparable, dans les conditions prévues au présent titre, le préjudice écologique consistant en une atteinte non négligeable aux éléments ou aux fonctions des écosystèmes ou aux bénéfices collectifs tirés par l'homme de l'environnement*. FRANÇA. **Code Civil de 1804**. Paris: Dalloz, 1996.

¹⁹⁶ PROCÈS Erika: Consécration du préjudice écologique. **Ministère de la Justice de France**, Paris, 6 jun. 2019. Disponível em: <https://www.justice.gouv.fr/histoire-et-patrimoine-10050/proces-historiques-10411/proces-erika-32469.html>. Acesso em: 20 mar. 2023. No original: “*La nature a enfin un statut juridique lui permettant de se défendre ou d'être défendue*”.

¹⁹⁷ SOMERS; GONSAELES, 2010, p. 66.

¹⁹⁸ *Ibid. loc. cit.*

¹⁹⁹ UNIÃO EUROPEIA, 2008.

Diante da negativa, o município de Mesquer interpôs recurso à Corte de Cassação da França, a qual, por sua vez, considerando a existência de notável problema de interpretação da Diretiva 75/442/CEE do Conselho, de 15 de julho de 1975, relativa aos resíduos,²⁰⁰ decidiu remeter o processo ao Tribunal de Justiça da União Europeia às seguintes questões prejudiciais:

- 1) O fuelóleo pesado, produto resultante de um processo de refinação, de acordo com as especificações do utilizador, destinado pelo produtor a ser vendido como combustível e mencionado na Directiva 68/414 [...] pode ser qualificado de resíduo, na acepção do artigo 1.º da Directiva 75/442 [...] codificada pela Directiva 2006/12 [...]?
- 2) Uma carga de fuelóleo pesado, transportada por um navio e acidentalmente derramada no mar, constitui, em si mesma ou em virtude da sua mistura com água e sedimentos, um resíduo na acepção [da categoria] Q4 do anexo I da Directiva 2006/12 [...]?
- 3) Em caso de resposta negativa à primeira questão e positiva à segunda, o produtor do fuelóleo pesado (Total raffinage [distribution]) e/ou o vendedor e afretador (Total international Ltd) podem ser considerados, na acepção do artigo 1.º, alíneas b) e c), da Directiva 2006/12 [...] e para efeitos da aplicação do artigo 15.º da mesma diretiva, produtores e/ou detentores do resíduo, apesar de, no momento do acidente que o transformou em resíduo, o produto ser transportado por um terceiro?²⁰¹

Ao analisar a primeira indagação, acerca da possibilidade de se considerar o produto resultante de um processo de refinação, no caso o óleo combustível pesado, como resíduo, o Tribunal de Justiça da União Europeia, no processo C-188/07, foi direto ao apontar que não havia como considerar o óleo combustível pesado como resíduo, na acepção do art. 1º, “a” da Diretiva 75/442, alterado pela Diretiva 2006/12/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 5 de abril de 2006, relativa aos resíduos, a qual considera resíduo “[...] quaisquer substâncias ou objetos abrangidos pelas categorias fixadas no anexo I de que o detentor se desfaz ou tem a intenção ou a obrigação de se desfazer”,²⁰² uma vez que o óleo combustível pesado é “[...] explorado ou comercializado em condições economicamente vantajosas e pode ser efetivamente utilizado como combustível, sem necessidade de uma operação de transformação prévia”.²⁰³

²⁰⁰ CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA. Directiva nº 442, de 15 de julho de 1975. Relativa aos resíduos. **Jornal Oficial da União Europeia**: Bruxelas, Nº L 194/47, 25 jul. 1975. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:31975L0442>. Acesso em: 20 mar. 2023.

²⁰¹ TRIBUNAL DE JUSTIÇA DA UNIÃO EUROPEIA, 2008.

²⁰² UNIÃO EUROPEIA. Parlamento Europeu. Conselho da União Europeia. Directiva nº 12, de 5 de abril de 2006. Relativa aos resíduos. **Jornal Oficial da União Europeia**: Bruxelas, Nº L 114/9, 27 abr. 2006. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32006L0012>. Acesso em: 20 mar. 2023

²⁰³ *Id.*, 2008.

Quanto à segunda questão prejudicial, que tratou sobre a possibilidade de se considerar o óleo derramado, quando misturado com água e sedimentos, um resíduo na acepção da categoria Q4 do anexo I da Diretiva 75/442/CEE, o Tribunal ponderou que, apesar de o anexo I estabelecido pela diretiva-quadro relativa aos resíduos,²⁰⁴ propor uma lista de substâncias e objetos que podem ser qualificados como resíduos, a qualificação desses decorre principalmente do comportamento do detentor e do significado da expressão “se desfazer”, referenciada o art. 1º, “a” da Diretiva 75/442/CEE, alterada pela Diretiva 2006/12/CE.²⁰⁵ Na análise do presente caso, o Juízo concluiu que é possível considerar que os hidrocarbonetos acidentalmente derramados no mar e misturados com água e sedimentos constituem resíduos, na compreensão do dispositivo citado, sob a justificativa de que:

Efetivamente, é certo que a exploração ou a comercialização desses hidrocarbonetos, derramados ou emulsionados na água, ou ainda misturados com sedimentos, é muito aleatória e até hipotética. Também é um facto que, mesmo admitindo que seja tecnicamente realizável, essa exploração ou comercialização pressuporia sempre operações de transformação prévias que, longe de serem economicamente vantajosas para o detentor de tais substâncias, constituiriam encargos financeiros significativos. Conclui-se que esses hidrocarbonetos acidentalmente derramados no mar devem ser considerados substâncias que o detentor não tinha a intenção de produzir e das quais «se desfaz», mesmo que involuntariamente, por ocasião do seu transporte, pelo que têm de ser qualificadas de resíduos, na acepção da Directiva 75/442 (v., neste sentido, acórdão Van de Walle e o., já referido, n.º 47 e 50).²⁰⁶

Ou seja, o Tribunal entendeu que, ainda que de forma involuntária e acidental, o óleo combustível pesado quando misturado com água e sedimentos perde seu caráter comercial e somente com operações de transformação que demandariam considerável aporte financeiro nada vantajoso ao detentor das substâncias poderia voltar a possuir algum valor comercial. Por esse motivo, de perda do valor econômico e de difícil restauração do preço econômico/financeiro do óleo combustível pesado, compreendeu-se presente o requisito da intenção de se “desfazer” do produto que não se queria produzir, enquadrando-o, assim, como resíduo.

Em análise à terceira prejudicial, que pretendia saber se, nas circunstâncias do naufrágio do petroleiro, o produtor do óleo combustível pesado derramado no mar e/ou o vendedor do óleo combustível pesado e o afretador do navio que transporta a substância podem ser obrigados

²⁰⁴ *Id.*, 2006.

²⁰⁵ Esclarece-se que a Diretiva 75/442/CEE, relativa aos resíduos, foi revogada pela Diretiva 2006/12/CE, relativa aos resíduos, que, por sua vez, foi revogada pela Diretiva 2008/98/CE, relativa aos resíduos e que revoga certas diretivas, instrumento que se encontra atualmente em vigor.

²⁰⁶ UNIÃO EUROPEIA, 2008.

a suportar os custos relacionados à eliminação dos resíduos gerados, o Tribunal discutiu a possibilidade de responsabilizar as companhias Total (Total Internacional e Total France), na qualidade de detentoras do resíduo, conforme definição disposta no art. 15 da Diretiva 2006/12/CE, o qual tem previsão:

Artigo 15.

Em conformidade com o princípio do «poluidor-pagador», os custos da eliminação dos resíduos devem ser suportados:

- a) Pelo detentor que entrega os resíduos a um serviço de recolha ou a uma das empresas mencionadas no artigo 9.º; e/ou
- b) Pelos detentores anteriores ou pelo produtor do produto gerador dos resíduos.²⁰⁷

A indagação, certamente, constitui um dos principais pontos de discussão, apesar de muito pouco ter sido abordado no acórdão do Tribunal de Justiça da União Europeia, estando grande parte de seu conteúdo, em verdade, analisado nas conclusões da Advogada-geral,²⁰⁸ as quais são de pertinente análise, especialmente considerando as colisões legislativas apontadas pelas acusadas. Além da apontada incompatibilidade de aplicação do art. 15 da diretiva-quadro, ante as disposições previstas na Convenção sobre a Responsabilidade Civil e na Convenção Internacional para o Estabelecimento de um Fundo para Compensação de Danos Causados por Poluição por Óleo (a seguir, denominada apenas como “Convenção sobre o Fundo”),²⁰⁹ as acusadas invocaram a Diretiva 2004/35/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de abril de 2004, relativa à responsabilidade ambiental em termos de prevenção e reparação de danos ambientais,²¹⁰ e a Decisão do Conselho 2004/246/CE, de 2 de março de 2004, que autoriza os Estados-Membros a assinar ou a ratificar, no interesse da Comunidade Europeia, ao

²⁰⁷ *Id.*, 2006.

²⁰⁸ A figura do “advogado-geral” é prevista no art. 252 do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, o qual dispõe: O Tribunal de Justiça é assistido por oito advogados-gerais. Se o Tribunal de Justiça lhe solicitar, o Conselho, deliberando por unanimidade, pode aumentar o número de advogados-gerais. Ao advogado-geral cabe apresentar publicamente, com toda a imparcialidade e independência, conclusões fundamentadas sobre as causas que, nos termos do Estatuto do Tribunal de Justiça da União Europeia, requeiram a sua intervenção. UNIÃO EUROPEIA. Tratado Sobre o Funcionamento da União Europeia. **Jornal Oficial da União Europeia**: Bruxelas, N° C 202/1, 7 jun. 2016. Disponível em: https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:9e8d52e1-2c70-11e6-b497-01aa75ed71a1.0019.01/DOC_1&format=PDF. Acesso em: 20 mar. 2023.

²⁰⁹ INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION, 1975 e UNITED NATIONS. Convention n° 17.146. International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage. Concluded at Brussels on 18 December 1971. Registered by the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization on 31 October 1978. *In*: UNITED NATIONS. **Treaty Series**. Brussels; UN, 1978. p. 58-109. Disponível em: <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201110/volume-1110-I-17146-English.pdf>. Acesso em: 20 mar. 2023.

²¹⁰ UNIÃO EUROPEIA. Parlamento Europeu. Conselho da União Europeia. Directiva n° 35, de 21 de abril de 2004. Relativa à responsabilidade ambiental em termos de prevenção e reparação de danos ambientais. **Jornal Oficial da União Europeia**: Bruxelas, N° L 143/56, 30 abr. 2004. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32004L0035>. Acesso em: 20 mar. 2023.

protocolo de 2003 à Convenção Internacional para a constituição de um fundo internacional para compensação pelos prejuízos devidos à poluição por hidrocarbonetos, de 1992, e que autoriza a Áustria e Luxemburgo a aderirem, no interesse da Comunidade Europeia, aos instrumentos de referência,²¹¹ bem como o art. 235 da Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar²¹² e o art. 307, primeiro parágrafo, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.²¹³

Inicialmente, quanto à incompatibilidade apontada nas Convenções sobre a Responsabilidade Civil e sobre o Fundo Internacional de Indenização de Danos Causados por Poluição por Hidrocarbonetos, a Advogada-geral opinou no sentido de que ambas as convenções foram ratificadas por quase todos os Estados-Membro, mas não pela União e, dessa forma, “[...] não são parte do direito comunitário e – ao contrário do que foi alegado pela Total na audiência – não vinculam a Comunidade”,²¹⁴ bem como não são vinculantes para a UE como regras de direito internacional consuetudinário, restando inviabilizada a interpretação das convenções no âmbito do processo de reenvio prejudicial, limitando-se o exame, apenas, a “[...] analisar em que medida as referidas convenções, apesar de não produzirem efeitos vinculativos

²¹¹ UNIÃO EUROPEIA. Conselho da União Europeia. Decisão nº 246, de 2 de MARÇO de 2004. Autoriza os Estados-Membros a assinar ou a ratificar, no interesse da Comunidade Europeia, ao protocolo de 2003 à Convenção Internacional para a constituição de um fundo internacional para compensação pelos prejuízos devidos à poluição por hidrocarbonetos, de 1992, e que autoriza a Áustria e o Luxemburgo a aderirem, no interesse da Comunidade Europeia, aos instrumentos de referência. **Jornal Oficial da União Europeia:** Bruxelas, N° L 78/22, 16 mar. 2004. Disponível em: https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5329d9d4-1599-4717-9d5e-0f2aadb755e6.0010.02/DOC_1&format=PDF. Acesso em: 20 mar. 2023.

²¹² O art. 235 da Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar assim dispõe:

1. Os Estados devem zelar pelo cumprimento das suas obrigações internacionais relativas à proteção e preservação do meio marinho. Serão responsáveis de conformidade com o direito internacional.
2. Os Estados devem assegurar através do seu direito interno meios de recurso que permitam obter uma indenização pronta e adequada ou outra reparação pelos danos resultantes da poluição do meio marinho por pessoas físicas ou jurídicas, sob sua jurisdição.
3. A fim de assegurar indenização pronta e adequada por todos os danos resultantes da poluição do meio marinho, os Estados devem cooperar na aplicação do direito internacional vigente e no ulterior desenvolvimento do direito internacional relativo às responsabilidades quanto à avaliação dos danos e à sua indenização e à solução das controvérsias conexas, bem como, se for o caso, na elaboração de critérios e procedimentos para o pagamentos de indenização adequada, tais como o seguro obrigatório ou fundos de indenização. UNITED NATIONS, 1982.

²¹³ UNIÃO EUROPEIA. Tratado Sobre o Funcionamento da União Europeia. **Jornal Oficial da União Europeia:** Bruxelas, N° C 326/47, 26 out. 2012. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:12012E/TXT>. Acesso em: 20 mar. 2023.

²¹⁴ TRIBUNAL DE JUSTIÇA DA UNIÃO EUROPEIA. Conclusões da advogada-geral Juliane Kokott, apresentadas em 13 de março de 2008. Processo C-188/0. Autor: Commune de Mesquer. Réus: Total France SA e Total International Ltda. Relator: C. Toader. Julgado em: 24 jun. 2008a. **Infocuria**, [S. l.], 2008. Disponível em: <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?jsessionid=396ECBEDF04589576078D429B153E0AB?text=&docid=70499&pageIndex=0&doclang=PT&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=901176>. Acesso em: 20 mar. 2023.

em relação à Comunidade, se podem opor à aplicação do artigo 15.º da Directiva-quadro relativa aos resíduos”.²¹⁵

Em análise à apontada Decisão 2004/246/CE, a Advogada-geral ponderou que essa foi aprovada vários anos após o naufrágio do petroleiro Erika, e que a obrigação para eliminação dos resíduos produzidos do derramamento de hidrocarbonetos se constitui da data do acidente, ou seja, “[...] para o presente processo é pertinente o regime jurídico aplicável à data em que se constituíram as obrigações resultantes da legislação sobre resíduos, pelo que a Decisão 2004/246 não é relevante para o presente caso”.²¹⁶ Já quanto à Diretiva 2004/35/CE, em que as acusadas defendiam sua aplicabilidade e a consequente inaplicabilidade da diretiva-quadro relativa a resíduos, a Advogada-geral igualmente apontou que a adoção da referida diretiva é posterior ao sinistro e, por consequência, não é aplicável a “[...] danos causados por emissões, acontecimentos ou incidentes anteriores a esta data [30/04/2007]”.²¹⁷

Acerca do art. 235 da Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar, o qual pretende assegurar indenização pronta e adequada para a reparação de danos resultantes de poluição do meio ambiente marinho, em que os Estados devem cooperar na aplicação do direito internacional e no ulterior desenvolvimento do direito internacional relativo aos danos e reparações, a Advogada-geral concluiu que não há como interpretar o disposto no art. 235, III, da Unclos, como ordem vinculante a determinadas convenções internacionais relativas à responsabilidade pelos prejuízos decorrentes de poluição, estabelecendo a convenção, em verdade, apenas o dever de cooperação. Por fim, ao analisar o art. 307, parágrafo primeiro, CE,²¹⁸ a Advogada-geral esclareceu que a disposição não estabelece que a Convenção sobre a Responsabilidade Civil tem primazia em relação ao art. 15 da diretiva-quadro relativa aos resíduos, porquanto nos próprios termos do dispositivo, esse é inaplicável ao caso.

Além disso, a Advogada-geral também apontou a impossibilidade de aplicação analógica do art. 307, parágrafo primeiro, CE, uma vez que na versão inicial da Convenção sobre a Responsabilidade Civil esta não podia se opor à aplicação do art. 15 da diretiva-quadro relativa aos resíduos. Assim, uma eventual colisão entre a versão de 1992 da Convenção sobre

²¹⁵ *Ibid.*, nota de rodapé 59.

²¹⁶ *Ibid.*, nota de rodapé 60.

²¹⁷ TRIBUNAL DE JUSTIÇA DA UNIÃO EUROPEIA, 2008a, nota de rodapé 60.

²¹⁸ O art. 307, parágrafo primeiro, CE, (atualmente art. 351), estabelece que: As disposições dos Tratados não prejudicam os direitos e obrigações decorrentes de convenções concluídas antes de 1 de janeiro de 1958 ou, em relação aos Estados que aderem à União, anteriormente à data da respetiva adesão, entre um ou mais Estados-Membros, por um lado, e um ou mais Estados terceiros, por outro. Na medida em que tais convenções não sejam compatíveis com os Tratados, o Estado ou os Estados-Membros em causa recorrerão a todos os meios adequados para eliminar as incompatibilidades verificadas. Caso seja necessário, os Estados-Membros auxiliar-se-ão mutuamente para atingir essa finalidade, adotando, se for caso disso, uma atitude. TRIBUNAL DE JUSTIÇA DA UNIÃO EUROPEIA, 2008a, nota de rodapé 63.

a Responsabilidade Civil, aplicável *ratione temporis*, e o art. 15 somente resultaria no fato de que a convenção exclui, em grande parte, as pretensões contra o afretador, enquanto o art. 15 prevê a possibilidade de este assumir responsabilidades correntes da eliminação de resíduos de hidrocarbonetos. No entanto, “[...] esta exclusão da responsabilidade ainda não constava da Convenção de 1969. Trata-se de um compromisso internacional assumido pela França que é mais recente do que o artigo 15º da diretiva-quadro relativa aos resíduos”.²¹⁹

A Advogada-geral esclareceu, ainda, que embora o art. 15 da diretiva-quadro sobre resíduos seja resultado de uma alteração realizada em 1991, na versão inicial da diretiva já constava, no art. 11, disposição idêntica à reproduzida no art. 15. Por fim, a Advogada-geral afirmou que, caso se estivesse analisando a limitação da responsabilidade de proprietário do navio, poderia ser realizada uma apreciação diferente. No entanto, tratando o caso sobre a responsabilidade do proprietário da carga, não são necessárias maiores digressões.

Retornando ao julgamento do caso concreto, realizado pelos Juízes do Tribunal de Justiça da União Europeia, o Tribunal ponderou que, considerando as circunstâncias do caso, em atenção ao objetivo da Diretiva 75/442/CEE, o art. 15 prevê que, em consonância com o princípio do poluidor-pagador, os custos para eliminação de resíduos devem ser suportados pelos detentores anteriores ou pelo produtor do produto gerado dos resíduos. No caso do derramamento acidental de hidrocarbonetos, a Corte assentou que “[...] o proprietário do navio que os transportava está, efetivamente, na posse dos mesmos, imediatamente antes de se tornarem resíduos”,²²⁰ e, nessas condições, o proprietário do navio pode ser considerado como “[...] tendo produzido os referidos resíduos, na acepção do artigo 1.º, alínea b), da Directiva 75/442, e, a esse título, ser assim qualificado de «detentor», na acepção do artigo 1.º, alínea c), desta diretiva”.²²¹ No entanto, apesar de o proprietário da embarcação ser considerado detentor, a referida diretiva não exclui que, em determinadas hipóteses, os custos para eliminação dos resíduos recaiam sobre variados detentores anteriores.

Assim, em análise à determinação de quem deve suportar os custos para eliminação dos resíduos, o Tribunal fixou que o ponto se restringe a verificar se quem vendeu a mercadoria e, para esse feito, afretou o navio que naufragou, também pode ser considerado detentor e, a esse título, detentor anterior, dos resíduos derramados, bem como se o produtor do produto também pode ser obrigado a suportar os custos da eliminação dos resíduos. A Diretiva 75/442 possibilita, no art. 15, que determinadas categorias sejam obrigadas a arcar com os custos para

²¹⁹ *Id.*, 2008b.

²²⁰ TRIBUNAL DE JUSTIÇA DA UNIÃO EUROPEIA, 2008b.

²²¹ *Ibid.*

eliminação de resíduos, desde que essas tenham contribuído para a produção dos referidos resíduos. Dessa forma, o Tribunal ponderou que,

[...] quanto aos hidrocarbonetos derramados acidentalmente no mar na sequência do naufrágio de um petroleiro, o órgão jurisdicional nacional pode considerar que o vendedor desses hidrocarbonetos e afretador do navio que os transportava «produziu resíduos», se esse órgão jurisdicional, face aos elementos que só ele está em condições de apreciar, chegar à conclusão de que esse vendedor/afretador contribuiu para o risco da ocorrência de poluição ocasionada por esse naufrágio, especialmente se não tomou medidas destinadas a prevenir esse acontecimento, como as relativas à escolha do navio. Nessas circunstâncias, o referido vendedor/afretador poderá ser considerado o detentor anterior dos resíduos, para efeitos da aplicação do artigo 15.º, segundo travessão, primeira parte, da Directiva 75/442.²²²

O Juízo ainda ponderou que, tal como referido pela Advogada-geral, nada obsta que os Estados-membros prevejam, ao abrigo dos compromissos internacionais por si assumidos relativos à matéria, que o proprietário do navio e o afretador respondam até o limite dos montantes definidos na arqueação do navio, ou em circunstâncias particulares decorrentes da conduta negligente. Contudo, caso se verifique que os custos necessários à eliminação dos resíduos não são integralmente cobertos pelos fundos de compensação ou, ainda, pelo esgotamento dos limites de indenização previstos para o sinistro, “[...] esse direito nacional deverá então permitir, para assegurar uma transposição conforme do artigo 15.º da diretiva, que os referidos custos sejam suportados pelo produtor do produto gerador dos resíduos assim derramados”,²²³ o qual somente poderá ser responsabilizado se houver contribuído para o risco de ocorrência da poluição ocasionada pelo naufrágio.

Sobre a obrigação do Estado-membro adotar medidas necessárias à efetivação do disposto em uma diretiva, imposição essa prevista no art. 249, terceiro parágrafo, CE,²²⁴ e pela própria diretiva, o Tribunal destacou que, ao aplicar o direito nacional (direito interno de cada Estado-membro), quer trate de disposições anteriores ou posteriores à diretiva, ou, ainda, disposições resultantes de convenções internacionais que o Estado-membro seja parte, “[...] o órgão jurisdicional nacional chamado a interpretá-lo é obrigado a fazê-lo, na medida do possível, à luz do texto e da finalidade da diretiva, para atingir o resultado por ela prosseguido e cumprir desta forma o artigo 249.º, terceiro parágrafo, CE”.²²⁵

²²² TRIBUNAL DE JUSTIÇA DA UNIÃO EUROPEIA, 2008b.

²²³ *Ibid.*

²²⁴ O art. 249, parágrafo terceiro, CE (atualmente art. 288), dispõe que: A diretiva vincula o Estado-Membro destinatário quanto ao resultado a alcançar, deixando, no entanto, às instâncias nacionais a competência quanto à forma e aos meios. UNIÃO EUROPEIA, 2012.

²²⁵ TRIBUNAL DE JUSTIÇA DA UNIÃO EUROPEIA, *op. cit.*

Realizadas as ponderações, o Tribunal de Justiça (Grande Secção), portanto, declarou que, quanto à primeira indagação, “[...] uma substância como a que está em causa no processo principal, a saber, o fuelóleo pesado vendido como combustível, não é um resíduo na acepção da Diretiva 75/442/CEE do Conselho, de 15 de julho de 1975”,²²⁶ porquanto é explorada economicamente e pode ser utilizada como combustível sem a necessidade de transformação prévia. Quanto ao segundo questionamento, o Tribunal entendeu que “[...] os hidrocarbonetos acidentalmente derramados no mar na sequência de um naufrágio, que se encontram misturados na água e em sedimentos e que andaram à deriva ao longo do litoral de um Estado-Membro até darem à costa, constituem resíduos”,²²⁷ porquanto não podem ser comercializados sem que antes se proceda a uma operação de transformação. E, por fim, quanto à terceira indagação, o Tribunal de Justiça da União Europeia proferiu o seguinte:

3) Para efeitos da aplicação do artigo 15.º da Diretiva 75/442, alterada pela Decisão 96/350, ao derrame acidental de hidrocarbonetos no mar, que está na origem da poluição da costa de um Estado-Membro:

– o órgão jurisdicional nacional pode considerar que o vendedor desses hidrocarbonetos e afretador do navio que os transportava é o produtor desses resíduos, na acepção do artigo 1.º, alínea b), da Directiva 75/442, alterada pela Decisão 96/350, e, ao proceder deste modo, também o «detentor anterior», para efeitos da aplicação do artigo 15.º, segundo travessão, primeira parte, dessa diretiva, se esse órgão jurisdicional, face aos elementos que só ele está em condições de apreciar, chegar à conclusão de que esse vendedor-afretador contribuiu para o risco de ocorrência da poluição ocasionada por esse naufrágio, especialmente se não tomou as medidas destinadas a prevenir esse acontecimento, como as relativas à escolha do navio;

– caso se verifique que os custos associados à eliminação dos resíduos gerados pelo derrame acidental de hidrocarbonetos no mar não são assumidos pelo Fundo Internacional para compensação pelos prejuízos devidos à poluição por hidrocarbonetos ou não o podem ser devido ao esgotamento do limite de indemnização previsto para esse sinistro e que, por força das limitações e/ou das isenções de responsabilidade previstas, o direito nacional de um Estado-Membro, incluindo o direito resultante das convenções internacionais, obsta a que esses custos sejam suportados pelo proprietário do navio e/ou pelo seu afretador, embora estes sejam considerados «detentores» na acepção do artigo 1.º, alínea c), da Diretiva 75/442, alterada pela Decisão 96/350, esse direito nacional deverá então permitir, para assegurar uma transposição conforme do artigo 15.º dessa diretiva, que os referidos custos sejam suportados pelo produtor do produto gerador dos resíduos assim derramados. No entanto, em conformidade com o princípio do poluidor-pagador, esse produtor só pode ser obrigado a suportar esses custos se, devido à sua atividade, contribuiu para o risco de ocorrência da poluição ocasionada pelo naufrágio do navio.²²⁸

²²⁶ *Ibid.*

²²⁷ TRIBUNAL DE JUSTIÇA DA UNIÃO EUROPEIA, 2008b

²²⁸ *Ibid.*

Do julgamento realizado pelo Tribunal de Justiça da União Europeia, verifica-se que esse, em sentido contrário ao entendimento exarado pela Advogada-geral, concluiu pela preponderância do direito europeu às obrigações internacionais assumidas pelos Estados-membro quando essas obrigações não sejam parte do direito europeu. A decisão do Tribunal foi de grande relevância e também bastante criticada, por possibilitar a responsabilização do afretador pelos danos ocasionados da poluição pelo derramamento de hidrocarbonetos, ainda que esse resíduo tenha sido produzido de forma involuntária. A medida também foi vista por alguns como uma vitória para as vítimas de desastres ecológicos ocasionadas por navios adeptos ao pavilhão de conveniência.²²⁹

Apesar das críticas relacionadas à responsabilização do afretador pela produção involuntária dos resíduos derivados do petróleo, situação que possibilitaria uma responsabilização extraordinária da empresa afretadora, no caso parece ter sido a decisão mais acertada para o caso, sobretudo porque a houve uma postura omissa da Total S.A em escolher realizar o transporte de sua carga em uma embarcação com condições bastante precárias, assumindo, assim, a possibilidade de responsabilização.

O julgamento do naufrágio do petroleiro Erika, apesar de não ser o primeiro caso a ser reconhecido o direito indenizatório por danos ecológicos,²³⁰ foi um caso importante para fins de extensão da responsabilidade pelos danos ocasionados, representando um sinal de alerta aos afretadores, armadores e empresas de classificação sobre a possibilidade de responsabilização pelos danos causados por embarcações irregulares.²³¹ Ademais, no âmbito criminal, a possibilidade de extensão do direito indenizatório a entidades reflexamente lesadas pelo sinistro também é um ponto de grande relevância no julgamento prolatado pela Corte Francesa. Além disso, conforme será aprofundado nos tópicos subsequentes, o naufrágio foi um caso

²²⁹ Para mais: DE DADELEER, Nicolas. L'arrêt Erika: le principe du pollueur-payeur et la responsabilité pour l'élimination des déchets engendrés par le naufrage d'un navire pétrolier. **Journal de Droit Européen**, [S. l.], n. 152, p. 239-240, 2008, Disponível em: <https://dial.uclouvain.be/pr/boreal/object/boreal:143067>. Acesso em: 20 mar. 2023.

²³⁰ DUMONT, Thomas; HUTEN, Nicolas. Marée noire. Naufrage de l'Erika. Réparation du préjudice écologique. / Préjudices subis par les collectivités territoriales. / Préjudice écologique des départements. / Existence d'une compétence spéciale conférée par la loi pour la préservation et la protection d'un patrimoine naturel (ENS). / Preuve à apporter de l'exercice de cette compétence spéciale en matière d'espaces naturels sensibles. / Evaluation de la réparation à partir du montant de la TDENS. / Pour les communes littorales : absence de compétence spéciale en matière de préservation de l'environnement. / Réparation du préjudice écologique (non). Tribunal de grande instance de Paris, 11e Chambre, 4e section, 16 janvier 2008, n° 9934895010 (extraits). Avec commentaire. **Revue Juridique de l'Environnement**, [S. l.], n. 2, p. 205-221, 2008. Disponível em: https://www.persee.fr/doc/rjenv_0397-0299_2008_num_33_2_4747. Acesso em: 20 mar. 2023.

²³¹ FOLEY; NOLANT, 2008.

paradigmático para a evolução dos instrumentos de proteção marítima na União Europeia, a partir do qual houve a criação e implementação dos “pacotes Erika I e II”.

3.1.2 Caso 2: O naufrágio do petroleiro Prestige

O naufrágio do petroleiro Prestige ocorrido em 19 de novembro de 2002 é considerado um dos maiores desastres ambientais da história da Espanha e, quiçá, da Europa.²³² Embarcação de casco simples que navegava sob a bandeira de Bahamas, com idade de vinte e seis anos, de propriedade grega e tripulação de nacionalidade filipina,²³³ estava carregado com 77 mil toneladas de óleo combustível pesado, seguindo o percurso que teve início em São Petersburgo (Rússia) com destino a Singapura.²³⁴

A história trágica de seu naufrágio teve início em 13 de novembro, quando foi emitido o primeiro pedido de socorro, no qual o capitão informou que, devido ao mau tempo e ao mar revolto, a embarcação havia sido avariada com a abertura de uma fenda em seu casco.²³⁵ Posteriormente, foi verificado que a fissura no casco foi decorrente de falha estrutural do navio e das inadequadas manutenção e conservação da embarcação, fator que, somado às adversas condições climáticas, ocasionou o primeiro derramamento de combustível pesado narrado na súplica de socorro,²³⁶ circunstância que autorizou e deu início ao processo de evacuação da tripulação, restando apenas o capitão, seu primeiro oficial, o engenheiro chefe e os salvadores a bordo.²³⁷ O pedido de refúgio foi negado pelas autoridades espanholas, as quais orientaram que a embarcação navegasse para longe da costa da Espanha. Observou-se grande dificuldade das autoridades envolvidas em saber como reagir ao desastre anunciado, se o melhor seria

²³² MIRA, Ricardo Garcia (org.). **Lecturas sobre el desastre del prestige**: contribuciones desde las ciencias sociales. Galicia: Universidade de Corunã, 2013. p. 291.

²³³ ESPANHA. Tribunal Supremo. Sala de lo Penal. **Roj: STS 11/2016 - ECLI:ES:TS:2016:11**. Ponente: Ana Maria Ferrer Garcia. Julgado em: 14 jan. 2016. Madrid: Consejo General del Poder Judicial, 2016. Disponível em: <https://www.poderjudicial.es/stfls/TRIBUNAL%20SUPREMO/DOCUMENTOS%20DE%20INTER%20C3%2089S/TS%20Sala%20II%2016%20ene%202016.pdf>. Acesso em: 20 mar. 2023.

²³⁴ MESQUITA, Otavio Horta. Proteção do meio ambiente marinho: poluição proveniente dos navios e a problemática dos lugares de refúgio. 2020. 106 f. Dissertação (Mestrado em Direito e Economia do Mar) – Universidade de Nova Lisboa, Lisboa, 2020, p. 69. Disponível em: https://run.unl.pt/bitstream/10362/111263/1/Mesquita_2020.pdf. Acesso em: 20 mar. 2023.

²³⁵ SILVA, Sandra Cristina da Rocha e. **Naufrágio do Prestige**: os implicados. 2009. 110 f. Dissertação (Mestrado em Medicina de Catástrofe) – Universidade do Porto, Porto, 2009. p. 20. Disponível em: <https://repositorio-aberto.up.pt/bitstream/10216/20020/2/Naufrgio%20do%20Prestige%20%20Os%20Implicados.pdf>, Acesso em: 20 mar. 2022.

²³⁶ GONZÁLEZ, Wendy Pena. Personas jurídicas, impunidad y medio ambiente. Un análisis del caso Prestige. **Revista Ceflegal**, [S. l.], n. 210, 135-154, 2018, p. 141. Disponível em: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6626922>. Acesso em: 20 mar. 2023.

²³⁷ MESQUITA, *op. cit.*, *loc. cit.*

rebocar a embarcação a um porto para repará-lo e tentar esvaziar a carga, ou afastá-la o máximo possível da costa espanhola.²³⁸

Durante os seis dias que antecederam o naufrágio, foram implementadas algumas infrutíferas tentativas de salvar a embarcação, tendo sido reiteradamente negado o pedido de refúgio do navio pela Espanha e Portugal,²³⁹ em contrapartida, a cada dia a embarcação se deteriorava mais, vindo a apresentar novas fissuras.²⁴⁰ O drama durou até 19 de novembro, quando, então, a embarcação não subsistiu, partiu-se em duas e ocasionou o vazamento de aproximadamente 63 mil toneladas de óleo combustível pesado,²⁴¹ gerando aproximadamente 107.700 toneladas de resíduos,²⁴² que atingiram principalmente a costa espanhola. Em razão do mau tempo, espalharam-se, também, de forma a atingir a costa francesa e a portuguesa.

O incidente causou grande comoção popular, com ampla divulgação das imagens das praias cobertas de óleo combustível pesado misturado com sedimentos, dos pássaros mortos envoltos nessa mistura e dos milhares de voluntários cobertos com o composto.²⁴³ No entanto, diferente caso do anteriormente estudado, em que havia clara conexão entre o produto e as empresas francesas, no naufrágio do petroleiro *Prestige* não havia conexão da carga com o Estado que sofreu com os danos decorrentes do naufrágio. Como destacado por José Juste-Ruiz, “[...] simplesmente, naquele dia fatídico de 19 de novembro de 2002, o navio em ruínas das Bahamas passou por lá carregado com seu óleo combustível pesado e mortal” (tradução nossa).²⁴⁴ Em razão disso, encontrou-se certa dificuldade em promover a responsabilização ampla dos envolvidos, uma vez que alguns deles, como a empresa de classificação, a norte-americana American Bureau of Shipping Inc. (ABS), não possuíam conexão (sede ou matriz) com o Estado Espanhol.

Perante a justiça espanhola, foi proposta uma ação criminal contra o capitão da embarcação e o engenheiro-chefe devido à desobediência à autoridade e ofensas ao meio-

²³⁸ CABO, Almudema de. “Fue probablemente el mayor acto de amor colectivo en defensa de la naturaleza”: 20 años del *Prestige*, la mayor catástrofe ambiental de la historia de España. **BBC Mundo**, [S. l.], 13 nov. 2022. Disponível em: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-63588107>. Acesso em: 20 nov. 2023.

²³⁹ MESQUITA, *op. cit.*, *loc. cit.*

²⁴⁰ SILVA, S., *op. cit.*, p. 23.

²⁴¹ MESQUITA, *op. cit.*, p. 70.

²⁴² ESPANHA, 2016, p. 7.

²⁴³ CABO, 2022.

²⁴⁴ JUSTE-RUIZ, José. Compensation for pollution damage caused by oil tanker accidents: from “Erika” to “Prestige”. **Aegean Review of the Law of the Sea and Maritime Law**, [S. l.], v. 1, n. 1, p. 37-60, 2010. p. 39. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/226697148_Compensation_for_pollution_damage_caused_by_oil_tanker_accidents_from_Erika_to_Prestige. Acesso em: 20 mar. 2023. No original: “*Simply, on that fateful day of 19 November 2002, the Bahamas ramshackle ship passed by there loaded with its deadly heavy fuel oil*”.

ambiente, e em face de o diretor-geral da marinha mercante da Espanha²⁴⁵ pela ofensa ao meio-ambiente e pelos danos decorrentes, todos esses na modalidade culposa. Em primeira instância, restou demonstrado que, apesar de o petroleiro Prestige possuir certificados de navegação afirmando que o navio estava de acordo com as normas exigíveis, documentos emitidos pela empresa classificadora ABS, outras empresas ligadas ao mercado de petróleo e energia (Repsol e BP) tinham anteriormente desclassificado a embarcação, por esta possuir mais de 21 anos, por apresentar defeitos documentais e por não cumprir adequadamente as normas de segurança.²⁴⁶

Além disso, restou demonstrada durante a instrução processual que a embarcação partiu do porto de São Petersburgo (Rússia) com uma carga e que esta foi completada durante o trajeto, no porto de Ventpils, na Letônia, superando a sua capacidade de transporte em cerca de 2.150 toneladas.²⁴⁷

Ao ponderar as peculiaridades do caso, o Tribunal apontou que mesmo após dez anos de instrução e nove meses de procedimentos orais, não foram demonstrados elementos substanciais do ponto de vista criminal,²⁴⁸ porquanto “[...] em particular, ninguém sabe exatamente o que causou o ocorrido, nem qual deveria ter sido a resposta adequada à situação de emergência criada pelos graves danos ao Prestige, independentemente das múltiplas e às vezes curiosas hipóteses apresentadas” (tradução nossa).²⁴⁹

Dessa forma, diante da existência de dúvidas, o Tribunal Provincial de La Corunã proferiu decisão²⁵⁰ de absolvição dos acusados pelos crimes contra o meio ambiente e danos a

²⁴⁵ Destaca-se que nas decisões proferidas pelo Tribunal Provincial de La Corunã e pelo Tribunal Supremo da Espanha, em cumprimento à Lei Orgânica 3/2018, de 5 de dezembro, de Proteção de Dados Pessoais e garantia de direitos digitais, “as decisões judiciais estão sujeitas a um procedimento de dissociação de dados [...] ou seja, foram substituídos os nomes e ocultados os restantes dados pessoais das pessoas singulares envolvidas no processo, para que não sejam identificados ou identificáveis”, e, por esse motivo, os nomes dos envolvidos foram substituídos por nomes fictícios. (no original: las resoluciones judiciales son sometidas a aun procedimiento de disociación de datos [...] es decir, se han sustituido los nombres y ocultado los restantes datos personales de las personas físicas partes del proceso, a fin de que no sean identificadas o identificables). FERREIRA, Natália de Souza. **RV: Buzón de sugerencias. Información del caso Prestige**. Mensagem recebida por: <https://mail.google.com/mail/u/0/#sent/FMfcgzGsmhVXDLnZgwCCCgdVNCQNVxWR>, em 18 maio 2023.

²⁴⁶ ESPANHA. Tribunal Superior de Justicia. Audiencia Provincial. SAP C 2641/2013 - ECLI:ES:APC:2013:2641. Ponente: Juan Luis Pía Iglesias. Julgado em: 13 nov. 2013. **CENDOJ**, Madrid, 2013, p. 29. Disponível em: <https://www.poderjudicial.es/search/AN/openDocument/66d0e9c29889b3fe/20131114>. Acesso em: 20 mar. 2023.

²⁴⁷ *Ibid.*, loc. cit.

²⁴⁸ *Ibid.*, p. 32.

²⁴⁹ *Ibid.*, p. 32-33. No original: “En concreto, nadie sabe con exactitud cuál haya sido la causa de lo ocurrido, ni cuál debiera haber sido la respuesta apropiada a la situación de emergencia creada por la grave avería del Prestige, dicho sea con independencia de las múltiples y a veces curiosas hipótesis que se han sostenido”.

²⁵⁰ *Ibid.*

áreas naturais protegidas, imputando, somente em relação ao capitão da embarcação, a responsabilização criminal pelo crime de desobediência grave,²⁵¹ à pena de nove anos de prisão, uma vez que, mais preocupado com as consequências econômicas de um reboque forçado do que com a necessidade de resolver com a máxima urgência a situação de emergência, decidiu “[...] não obedecer às regras legítimas que lhe foram imperativamente dadas, com a qual se concretizou uma desobediência manifesta que desrespeitou intencionalmente o princípio da autoridade [...] marítima nacional” (tradução nossa),²⁵² revelando inequívoco crime de desobediência previsto no código penal espanhol.²⁵³

Da decisão, fora interposto recurso ao Tribunal Supremo espanhol, o qual, em 2016, proferiu acórdão²⁵⁴ que reformou parcialmente a decisão do Tribunal Provincial de La Corunã, na medida em que considerou que o comportamento do capitão da embarcação contribuiu para a evolução do sinistro, não podendo ser desconsideradas as falhas existentes na embarcação, e referenciadas pelo primeiro Juízo, e o excesso de peso no transporte de carga, bem maior do que a suportada pela embarcação, circunstâncias que “[...] inevitavelmente repercutem na estrutura do navio e em sua manobrabilidade”. (tradução nossa).²⁵⁵

Além disso, o Tribunal Supremo compreendeu que o ato de o capitão ter se negado a permitir o reboque do petroleiro quando ordenado pela Autoridade Marítima Espanhola não é relevante apenas para a caracterização da tipificação de desobediência, mas também “[...] contribuiu para aumentar o risco de poluição e, conseqüentemente, de catástrofe ecológica, na medida que retardaram por algumas horas a possibilidade de controle da embarcação e, com isso, do incessante derramamento que ela estava produzindo” (tradução nossa),²⁵⁶ violando, dessa forma, o dever objetivo de cuidado que lhe incumbia.

Apesar de o Tribunal Provincial de La Corunã ter decidido que tanto a tripulação como o capitão não tinham conhecimento das deficiências estruturais que ocasionaram o naufrágio da embarcação, o Tribunal Supremo constatou a negligência grave pelo capitão em empreender

²⁵¹ *Ibid.*, p. 57.

²⁵² *Ibid.*, p. 52. No original: “[...] no obedecer las legítimas ordenes que de forma imperativa le fueron impartidas, con lo cual materializó una clara desobediencia y despreció intencionalmente el principio de autoridad [...] marítima nacional”.

²⁵³ ESPANHA. Ley Orgánica nº 10, de 23 de noviembre de 1995. Código Penal. **Boletín Oficial del Estado**: Madrid, n. 281, p. 33987-34058, 24 nov. 1995, art. 556. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1995/11/24/pdfs/A33987-34058.pdf>. Acesso em: 20 mar. 2023.

²⁵⁴ ESPANHA, 2016.

²⁵⁵ *Ibid.*, p. 32. No original: “[...] lo que inevitablemente repercute en la estructura de la nave y su maniobrabilidad”.

²⁵⁶ *Ibid.*, p. 34. No original: “[...] contribuyeron a incrementar el riesgo de contaminación y, en consecuencia, de catástrofe ecológica en la medida que demoraron durante unas horas la posibilidad de controlar la embarcación y con ella el vertido incesante que producía”.

viagem em época do ano que eram previsíveis, senão certas, as condições climáticas adversas que enfrentaria, bem como pelas deficiências operacionais conhecidas pelo capitão e negligenciadas por esse. Dentre outras constatações, foi pontuado que:

[...] ele [capitão] o fez com um navio que, mesmo desconsiderando sua condição estrutural, estava envelhecido e com deficiências operacionais das quais ele tinha plena consciência: tinha que navegar em modo manual porque o piloto automático não funcionava; com caldeiras sem serpentinas para aquecer a carga com a intensidade necessária para facilitar a eventual transferência da carga; com um reboque que, em situações adversas, era difícil de operar, pois exigia pelo menos quatro homens para movê-lo e vapor, o que o tornava inútil em caso de colapso do maquinário. (tradução nossa).²⁵⁷

O Tribunal Superior entendeu que o capitão se colocou na situação de não poder garantir a segurança da embarcação e da carga transportada. Além disso, para fins de condenação, o Juízo considerou também a violação do dever de cuidado, ante o comportamento evasivo do comandante ao ignorar as ordens da autoridade marítima espanhola, fator que contribuiu para o aumento do volume do derramamento. A postura do capitão da embarcação, portanto, não empreendeu mera navegação arriscada, mas sim criou sério risco, especialmente considerando a natureza altamente poluente da substância que estava transportando, violando tanto o dever objetivo de cuidado, ao criar riscos inadmissíveis e deixar de neutralizar os danos causados, como o dever subjetivo de cuidado, tendo em vista que, como capitão do navio, era obrigado a avisar do grave perigo assumido. Sendo resumida pelo Tribunal como uma mistura de “[...] ação em alguns aspectos e omissão em outros”. (tradução nossa).²⁵⁸

Em contrapartida, a Suprema Corte absolveu o capitão do delito de desobediência, uma vez que o episódio que baseou essa condenação pelo Tribunal Provincial de La Corunã foi considerado para compor a conduta que foi imputada ao crime de imprudência contra o meio ambiente, acima relatado, afastando, assim, a caracterização do delito de desobediência, uma vez que a consideração dessa sequência de fatos implicaria uma “[...] dupla sanção que violaria o princípio de *non bis in idem*”. (tradução nossa).²⁵⁹

Ao analisar os recursos que tratavam sobre a necessidade de fixação de responsabilidade civil pelos danos decorrentes do naufrágio do Prestige, o Tribunal considerou que o proprietário

²⁵⁷ *Ibid.*, 2016, p. 34. No original: “[...] lo hizo con un barco que, aun prescindiendo de su estado estructural, estaba envejecido y con deficiências operativas que conocía perfectamente: había de navegar en manual porque el piloto automático no funcionaba; con las calderas sin serpentines que permitieran calentar la carga con la intensidad necesaria para facilitar el eventual trasvase de la misma; con un remolque que en situaciones adversas era difícil de accionar pues requería de al menos cuatro hombres para moverlo y vapor de agua, lo que lo inutilizaba en el caso de colapso de la maquinaria”.

²⁵⁸ ESPANHA, 2016, p. 35. No original: “acción en algunos aspectos y de omisión en otros”.

²⁵⁹ *Ibid.*, p. 36. No original: “doble sanción vulnerador del principio non bis in idem”.

da embarcação deveria ser responsabilizado civilmente, pela imprudência em desconsiderar as graves falhas da embarcação e por insistir na realização do transporte, culminando nos substanciais danos. Também concluiu que a seguradora, The London P&I Club, deveria responder até o limite da apólice securitária (um bilhão de dólares americanos).²⁶⁰ Por fim, quanto ao Fundo FIPOL, o Tribunal considerou que esse será “[...] condenado no presente caso de acordo com os limites legalmente estipulados” (tradução nossa).²⁶¹

Dessa forma, o Tribunal Superior da Espanha condenou o comandante do petroleiro Prestige por delito de imprudência contra o meio ambiente agravado pelo dano catastrófico de grave impacto sobre o meio ambiente marinho e outros danos decorrentes do derramamento de hidrocarbonetos.²⁶² O Tribunal determinou que o comandante seria responsável pelo pagamento de indenizações, cujo montante seria verificado na fase executória, restando, todavia, determinada a responsabilidade civil, com o mesmo alcance estabelecido, à “[...] seguradora Cia The London Steamship Owners Mutual Insurance Association (The London P&I CLUB), (limite de cobertura na apólice de 1 bilhão de dólares americanos), e da subsidiária da Mare Shipping Inc, proprietária do navio” (tradução nossa),²⁶³ e, ainda, ao Fundo Internacional de Compensação pela Poluição por Óleo, nos limites estabelecidos na convenção.

A decisão foi alvo de bastante crítica, tendo sido apontado que, com o julgamento, o Tribunal Superior restou tentando resolver o descontentamento social, e o fez por meio do excesso,²⁶⁴ diante da revisão excessiva dos fatos e da desproporção na análise da responsabilidade do capitão quando comparado às imputações realizadas ao diretor-geral da marinha mercante. Da análise do caso, é possível evidenciar a preocupação em encontrar um responsável que pudesse apaziguar o furor da opinião pública, com a aparência da figura de um “culpado”, mas funcionando, em verdade, como “bode expiatório”. A responsabilização apenas do comandante da embarcação é bastante discutível, uma vez que outros agentes também tiveram posturas de forma a contribuir para o agravamento da situação, como, a exemplo, o

²⁶⁰ *Ibid.*, p. 56.

²⁶¹ *Ibid.*, p. 57. No original: “*lo será con arreglo a esos límites legalmente estipulados*”.

²⁶² EL TRIBUNAL Supremo condena a dos años al capitán del Prestige por delito contra el medio ambiente. **Poder Judicial de Espanha**, Madrid, 26 jan. 2016. Disponível em: <https://www.poderjudicial.es/cgpj/es/Poder-Judicial/Tribunal-Supremo/Oficina-de-Comunicacion/Archivo-de-notas-de-prensa/El-Tribunal-Supremo-condena-a-dos-anos-al-capitan-del-Prestige-por-delito-contra-el-medio-ambiente>. Acesso em: 20 mar. 2023.

²⁶³ *Ibid.* No original: “[...] a aseguradora Cia The London Steamship Owners Mutual Insurance Association (The London P&I CLUB), (tenía un límite de cobertura en la póliza de 1 billón de dólares USA), y la subsidiaria de Mare Shipping Inc., propietaria del barco”.

²⁶⁴ GONZÁLEZ, Wendy Pena. Personas jurídicas, impunidad y medio ambiente. Un análisis del caso Prestige. **Revista Ceflegal**, [S. l.], n. 210, 135-154, 2018, p. 144 Disponível em: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6626922>. Acesso em: 20 mar. 2023.

diretor-geral da marinha mercante espanhola que, por sua ordem, removeu o navio para longe da costa, ocasionando um efeito rebote de um maior alcance da poluição, sem, no entanto, que tenha sido responsabilizado. Além disso, outro ponto bastante criticado foi a impunidade das pessoas jurídicas envolvidas no desastre, tendo em vista que a responsabilidade recaiu exclusivamente sobre o capitão da embarcação, especialmente pela descentralização e internacionalização das empresas envolvidas, destacada pela característica dos agentes envolvidos.²⁶⁵

Para além, no entanto, da conclusão do Tribunal Superior e dos possíveis juízos de valor decorrentes dela, é certo que tanto o naufrágio do petroleiro Erika (1999) anteriormente estudado, como também o presente caso, causaram grande impacto na sociedade e fomentaram a modificação de regramentos obsoletos, de forma a evitar que eventos como os elucidados voltassem a ocorrer. As possibilidades de discussões em ambos os casos são variadas, seja a respeito da limitação do fundo de indenização para as vítimas, seja quanto à responsabilização das partes envolvidas. No entanto, considerando os limites e o objetivo da pesquisa, a qual se centra na análise sobre pacotes legislativos adotados pela União Europeia após os sinistros, não serão estudadas as importantes discussões incidentais.

3.2 A IMPLEMENTAÇÃO DOS PACOTES ERIKA I, II E III

Os naufrágios dos petroleiros Erika (1999) e Prestige (2002) avivaram as discussões e lançaram luz às insuficientes regulamentações existentes em âmbito da União Europeia e da própria Organização Marítima Internacional. Bernardo Bock ressalta que a Comunicação da

²⁶⁵ Wendy Pena González ressalta a descentralização das empresas envolvidas, nos seguintes termos: “Diversas empresas estão envolvidas no caso do Prestige. O proprietário do navio é a Mare Shipping, o armador é a Universe Maritime Ltd, o proprietário da carga (afretador do óleo combustível) é a Crown Resources AG, a sociedade classificadora é a American Bureau of Shipping (ABS) e a seguradora é a The London Steamship Owens Mutual Insurance Association Ltd. A empresa proprietária da carga - uma empresa que foi dissolvida dois meses após o desastre do Prestige - era uma empresa suíça (um país conhecido por ser um paraíso fiscal), com sede em Londres, domiciliada em Gibraltar e de propriedade de uma holding russa (Alfa Group). A Mare Shipping Incorporated (proprietária do navio) era [...] uma empresa de ‘fachada’ registrada em outro paraíso fiscal: a Libéria, e sua única propriedade era o Prestige. Em terceiro lugar, o armador da embarcação (que estava encarregado de sua operação), a Universe Maritime Limited, estava sediada na Grécia. Além disso, o Prestige ostentava a ‘bandeira de conveniência’ das Bahamas (ou seja, a embarcação tinha nacionalidade das Bahamas)” (tradução nossa). GONZÁLEZ, 2008, p. 147. No original: “*La sociedad propietaria de la carga – sociedad que se disolvió pa-sados dos meses de la catástrofe del Prestige – era una sociedad suiza (país conocido por ser un paraíso fiscal), con sede en Londres, domicilio en Gibraltar y pertenecía a un holding ruso (Alfa Group). Mare Shipping Incorporated (propietaria del buque) era [...] una sociedad anónima ‘tapadera’ registrada en otro paraíso fiscal: Liberia, y su única propiedad era el buque Prestige. En tercer lugar, el armador del buque (que se encargaba de su explotación), Uni-verse Maritime Limited, tenía sede en Grecia. Además, el buque Prestige enarbolaba la ‘bandera de conveniencia’ de las Bahamas (es decir, que el buque tenía nacionalidad bahameña)*”.

Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a segurança do transporte marítimo de hidrocarbonetos - COM(2000)142 final,²⁶⁶ de março de 2000, revela uma importante afirmação política da União Europeia no que concerne à relação com a Organização Marítima Internacional, uma vez que o documento apontou a incapacidade da agência especializada da Organização das Nações Unidas em garantir a implementação internacional de suas normas, bem como concluiu que o quadro jurídico da Organização, em segurança marítima, era deficitário e insuficiente.²⁶⁷

A Comunicação abriu suas considerações trazendo especificamente o incidente ocorrido com o petroleiro Erika e rememorou também outros trágicos sinistros de mesma natureza ocorridos ao largo das costas da União Europeia, demonstrando forte irresignação ao assentar que “a opinião pública já não mais tolera tais acidentes, como provam as reações ao naufrágio do Erika. É agora patente a vontade, expressa nomeadamente pelo Parlamento Europeu e o Conselho de Ministros, de desenvolver uma ação rigorosa a nível comunitário”.²⁶⁸ A Comunicação ressaltou que a impossibilidade de a Organização Marítima Internacional garantir a aplicação de seus regulamentos, com o mesmo rigor, também decorre da evolução do transporte marítimo nas últimas décadas, que, conseqüentemente, conduziu a expansão dos pavilhões de conveniência, “[...] alguns dos quais não cumprem as obrigações que lhes incumbem por força das convenções internacionais”.²⁶⁹ Assim, a Comunicação apontou que, o naufrágio do petroleiro Erika trouxe à tona dois pontos cruciais, sendo o primeiro relacionado ao grave risco que as embarcações velhas representam, e o segundo referente ao que “o quadro regulamentar atual, mal aplicado pelos Estados-membros, nomeadamente quanto ao número de controles efetuados nos portos, que deve ser reforçado numa base especificamente comunitária, que vá além das normas da OMI”²⁷⁰.

Dessa forma, o instrumento apontou três medidas regulamentares que entendiam pertinentes de serem tomadas em curto espaço de tempo, além de fazer menção a possíveis propostas futuras. A primeira medida dizia respeito ao reforço do controle dos navios realizado pelo Estado do porto, tendo opinado pelo banimento de todos os portos da União de embarcações com idade superior a quinze anos que tenham sofrido mais de duas detenções nos

²⁶⁶ COMISSÃO EUROPEIA. **Comunicação n° 142, de 21 de março de 2000.** Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a segurança do transporte marítimo de hidrocarbonetos. Bruxelas: CCE, 2000. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52000DC0142>. Acesso em: 20 mar. 2023.

²⁶⁷ BOCK, 2017, p. 31.

²⁶⁸ COMISSÃO EUROPEIA, *op. cit.*

²⁶⁹ COMISSÃO EUROPEIA, *op. cit.*

²⁷⁰ COMISSÃO EUROPEIA, *op. cit.*

dois anos anteriores, com base na lista negra publicada semestralmente pela Comissão. A segunda proposta versou sobre o exercício de um controle mais efetivo das sociedades de classificação que os Estados-membros elegem para verificação da qualidade das embarcações, prevendo a possibilidade de “[...] a Comissão reservar-se o direito de suspender ou retirar o reconhecimento de sociedades, mediante um procedimento simplificado, e as sociedades devem ser integralmente responsabilizadas em caso de negligência”,²⁷¹ devendo haver, ainda, maior transparência dos procedimentos e transferência do histórico completo do navio a nova sociedade de classificação em caso de mudança de classe da embarcação. A última medida proposta pela Comissão foi a proibição das embarcações de casco simples em acessarem os portos da União Europeia.²⁷²

Nesse cenário, diante da constatada necessidade de adoção de novas medidas voltadas à segurança marítima, e considerando os pontos destacados pela Comissão, foram empregados e aprimorados vários regramentos de forma a concretizar as melhorias, resultando no que se conhece pelo pacote Erika I.²⁷³ O primeiro pacote trouxe consigo medidas específicas voltadas às sociedades de classificação, as quais são responsáveis pela inspeção e verificação a bordo das embarcações, havendo sido estabelecidas regras uniformes para o reconhecimento e

²⁷¹ COMISSÃO EUROPEIA, 2000.

²⁷² *Ibid.*

²⁷³ O pacote Erika I é composto pelos seguintes instrumentos:

i) Diretiva 2001/105/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de dezembro de 2001, que altera a Diretiva 97/54/CE do Conselho relativa às regras comuns para as organizações de vistoria e inspeção dos navios e para as atividades relevantes das administrações marítimas (atualmente não está em vigor). UNIÃO EUROPEIA. Parlamento Europeu. Conselho da União Europeia. Directiva nº 105, de 19 de dezembro de 2001a. altera a Directiva 94/57/CE do Conselho relativa às regras comuns para as organizações de vistoria e inspeção dos navios e para as actividades relevantes das administrações marítimas (Texto relevante para efeitos do EEE). **Jornal Oficial da União Europeia**: Bruxelas, Nº L 19/09, 22 jan. 2002. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32001L0105>. Acesso em: 20 mar. 2023.

ii) Diretiva 2001/106/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de dezembro de 2001, que altera a Diretiva 95/21/CE do Conselho relativa à aplicação, aos navios que escalem os portos da Comunidade ou naveguem em águas sob jurisdição dos Estados-Membros, das normas internacionais respeitantes à segurança de navegação, à prevenção da poluição e às condições de vida e de trabalho a bordo de navios (atualmente não está em vigor). UNIÃO EUROPEIA. Parlamento Europeu. Conselho da União Europeia. Directiva nº 106, de 19 de dezembro de 2001b. Altera a Directiva 95/21/CE do Conselho relativa à aplicação, aos navios que escalem os portos da Comunidade ou naveguem em águas sob jurisdição dos Estados-Membros, das normas internacionais respeitantes à segurança da navegação, à prevenção da poluição e às condições de vida e de trabalho a bordo dos navios (inspeção pelo Estado do porto). **Jornal Oficial da União Europeia**: Bruxelas, Nº L 19/17, 22 jan. 2002. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32001L0106>. Acesso em: 20 mar. 2023.

iii) Regulamento (CE) nº 417/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de fevereiro de 2002, relativo à introdução acelerada dos requisitos de construção em casco duplo ou equivalente para navios petroleiros de casco simples e que revoga o Regulamento (CE) nº 2978/94 do Conselho (atualmente não está em vigor). UNIÃO EUROPEIA. Parlamento Europeu. Conselho da União Europeia. Regulamento nº 417, de 18 de fevereiro de 2002. Relativo à introdução acelerada dos requisitos de construção em casco duplo ou equivalente para os navios petroleiros de casco simples e que revoga o Regulamento (CE) nº 2978/94 do Conselho. **Jornal Oficial da União Europeia**: Bruxelas, Nº L 64/1, 7 mar. 2002a. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32002R0417>. Acesso em: 20 mar. 2023.

critérios a serem exigidos dessas entidades, além de tornar obrigatória a inspeção das embarcações potencialmente perigosas pelo Estado do porto.²⁷⁴ Essas medidas ainda previam a possibilidade de recusa de acesso aos portos da União por embarcações que arvorassem pavilhão de um Estado considerado de alto risco ou de muito alto risco, ou, ainda, que tivesse sido incluído na *black list* atualizada periodicamente, na qual eram relacionadas as embarcações consideradas abaixo dos *standards* mínimos. Além disso, foi estabelecido um calendário²⁷⁵ para que houvesse a substituição dos petroleiros de casco simples por petroleiros de casco duplo, aplicáveis às embarcações que acessem os portos ou terminais no mar sob jurisdição dos Estados-membros, independentemente do pavilhão da embarcação, e aos navios que arvoram o pavilhão de um Estado-membro.²⁷⁶

Após a implementação do pacote Erika I, logo em seguida, a Comissão exarou comunicação, por meio da qual apresentou como medidas necessárias para intensificar de maneira duradoura a proteção das águas europeias, primeiramente, a implementação de medidas destinadas a reforçar a segurança do tráfego marítimo e a prevenção da poluição por navios. A primeira providência, portanto, seria a melhoria da identificação dos navios que se dirigiam aos portos da União e o reforço do acompanhamento de embarcações que transitam em zonas de forte densidade de tráfego ou que sejam consideradas perigosas para navegação. A comunicação previa a necessidade de uma simplificação e harmonização dos procedimentos de transmissão e tratamento de dados referentes às mercadorias perigosas ou poluentes transportados e também a obrigatoriedade de que os navios que realizem escala em portos da UE estejam equipados com caixas pretas (aparelhos de registro de dados de viagem – VDR), de forma a facilitar investigações em caso de acidentes. O segundo ponto apresentado foi o reforço dos regimes de responsabilização e de compensação às vítimas pelos danos devidos à poluição causada por petroleiros, instituindo um fundo suplementar, o Fundo COPE. E a terceira providência elencada pela Comissão foi a criação da Agência Europeia de Segurança

²⁷⁴ BOLDRIN, Francesco. **La sicurezza delle attività marittime e l'assetto organizzativo delle operazioni portuali e dei servizi tecnico-nautici**. 2018. Tese (Doutorado em Direito internazionale, dell'Unione Europea, comparato, dell'economia e dei mercati) –Università de Bologna, Bologna. 2018. Disponível em: <http://amsdottorato.unibo.it/8698/>. Acesso em: 20 mar. 2023.

²⁷⁵ O artigo 4º do Regulamento (CE) nº 2978/94 do Conselho, estabelece um escalonamento considerando a categoria do petroleiro e a data de fabricação, iniciando o marco em 2003 e finalizando em 2015, data-limite em que todos os petroleiros deverão possuir casco duplo. UNIÃO EUROPEIA. Conselho da União Europeia. Regulamento nº 2.978, de 21 de novembro de 1994. Relativo à aplicação da resolução A.747(18) da OMI sobre o cálculo da arqueação dos tanques de lastro dos navios petroleiros com tanques de lastro segregado. **Jornal Oficial da União Europeia**: Bruxelas, Nº L 319/1, 12 dez. 1994. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:31994R2978>. Acesso em: 20 mar. 2023.

²⁷⁶ UNIÃO EUROPEIA, 2002a (atualmente não está em vigor).

Marítima, a qual “[...] irá apoiar a ação da Comissão e dos Estados-membros na aplicação e controle da legislação comunitária e na avaliação da eficácia das medidas adotadas”.²⁷⁷

Das três medidas apresentadas pela Comissão, duas delas foram aprovadas e implementadas em dezembro do mesmo ano, instituindo o nomeado pacote Erika II.²⁷⁸ Esse pacote legislativo instituiu medidas para melhorar o monitoramento do tráfego marítimo nas águas da União, especialmente diante do Vessel Traffic Service (VTS), mecanismo instituído pela Organização Marítima Internacional²⁷⁹ e determinada observância pela Diretiva 2002/59/CE, o qual serviria para “[...] monitorar os navios do mar por radar, a fim de contingenciar o tráfego marítimo e, quando necessário, fornecer indicações ou impor rotas para evitar acidentes marítimos” (tradução nossa).²⁸⁰ Além das medidas já anunciadas pela Comissão, como, por exemplo, o dever de comunicação e fiscalização das embarcações pelo Estado do porto, a Diretiva 2002/59/CE determinou, no art. 20,²⁸¹ a previsão sobre os locais de

²⁷⁷ COMISSÃO EUROPEIA. **Comunicação nº 802, de 6 de dezembro de 2000.** Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre um segundo pacote de medidas comunitárias no domínio da segurança marítima, no seguimento do naufrágio do petroleiro Erika. Bruxelas: CCE, 2002. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52000DC0802>. Acesso em: 20 mar. 2023.

²⁷⁸ O pacote Erika II é constituído pelos seguintes instrumentos:

i) Diretiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de junho de 2002, relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação de tráfego de navios e que revoga a Diretiva 93/75/CEE do Conselho (atualmente em vigor, porém alterado). UNIÃO EUROPEIA. Parlamento Europeu. Conselho da União Europeia. Directiva nº 59, de 27 de junho de 2002. Relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios e que revoga a Directiva 93/75/CEE do Conselho. **Jornal Oficial da União Europeia**: Bruxelas, Nº L 208/10, 5 ago. 2002. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32002L0059>. Acesso em: 20 mar. 2023.

ii) Regulamento (CE) nº 1406/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de junho de 2002, que instituiu a Agência Europeia da Segurança Marítima (atualmente em vigor, porém alterado). UNIÃO EUROPEIA. Parlamento Europeu. Conselho da União Europeia. Regulamento nº 1.406, de 27 de junho de 2002. Institui a Agência Europeia da Segurança Marítima (Texto relevante para efeitos do EEE). **Jornal Oficial da União Europeia**: Bruxelas, Nº L 208/1, 5 ago. 2002b. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32002R1406>. Acesso em: 20 mar. 2023.

A proposta ainda previa um fundo de compensação, porém a medida não foi adotada a nível comunitário, mas sim a nível internacional nas previsões dos International Oil Pollution Compensations Funds, com a criação de um fundo complementar. BOCK, 2017.

²⁷⁹ INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **Resolution A.578(14).** Guidelines for Vessel Traffic Services. London: IMO, 20 nov. 1985. Disponível em: [https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.578\(14\).pdf](https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.578(14).pdf). Acesso em: 230 mar. 2023.

²⁸⁰ BOLDRIN, 2018, p. 25. No original: “[...] *che monitora via radar le navi in navigazione permettendo di sorvegliare i traffici marittimi e, quando necessario, di fornire indicazioni oppure imporre rotte per evitare sinistri marittimi*”.

²⁸¹ Diretiva 2002/59/CE, artigo 20. Locais de refúgio. Ouvidas as partes interessadas, os Estados-Membros devem elaborar planos, tendo em conta as orientações pertinentes da OMI, para acolher, nas águas sob sua jurisdição, os navios em perigo. Esses planos devem conter as disposições e os procedimentos necessários, tendo em conta as restrições de ordem operacional e ambiental, para que os navios em perigo se possam dirigir imediatamente para um local de refúgio, sob reserva de autorização da autoridade competente. Sempre que os Estados-Membros considerem necessário e viável, os planos têm que incluir disposições relativas ao fornecimento de meios e estruturas adequadas de assistência, socorro e anti-poluição. Os planos para acolhimento de navios em perigo devem ser disponibilizados mediante pedido. Os Estados-Membros informarão a Comissão, até 5 de fevereiro de 2004, das medidas tomadas em aplicação do disposto no primeiro parágrafo. UNIÃO EUROPEIA, 2002c.

refúgio, medida bastante importante, considerando a dinâmica dos sinistros estudados, estabelecendo que “[...] os Estados-membros devem elaborar planos, tendo em conta as orientações pertinentes da IMO, para acolher, nas águas de sua jurisdição, navios de perigo [...] para que os navios em perigo possam se dirigir imediatamente para um local de refúgio”.²⁸² Por fim, o pacote Erika também viabilizou a criação da Agência Europeia de Segurança Marítima, com o objetivo de “[...] garantir um nível de segurança elevado e uniforme, inicialmente entendido apenas como segurança [*safety*] e, posteriormente, também no sentido de proteção e de prevenção [*security*] da poluição por navios”. (tradução nossa).²⁸³

Em 2005, foi editado e aprovado o último pacote de medidas preventivas, nomeado pacote Erika III, adotado sob influência do naufrágio do petroleiro Prestige,²⁸⁴ inclusive, em razão disso, alguns estudiosos o chamam de “pacote prestige”,²⁸⁵ sendo mais comum, contudo, ser encontrado como pacote Erika III. A Comissão, ao apresentar a Comunicação da Comissão (COM (2005) 585 final), terceiro pacote de medidas legislativas em prol da segurança marítima da União Europeia²⁸⁶, apresentou as considerações dos infelizes acontecimento com o petroleiro Prestige, elucidando que:

A grande emoção causada pelo acidente do Prestige [...] conduziu a uma vaga de solidariedade em toda a Europa e à expressão da vontade firme das instituições e das mais altas autoridades da União Europeia de prosseguir e intensificar a política de reforço da segurança marítima a que havia sido dado início na sequência do acidente do Erika [...] Os acidentes do Erika e do Prestige conduziram efetivamente a um esforço significativo das regras de segurança à escala europeia e, em certos casos, à redução drástica de determinados riscos específicos [...] É neste contexto e na sequência dos pacotes Erika-I e Erika-II, que a Comissão propõe a adoção de um terceiro pacotes de medidas legislativas destinadas a garantir a segurança marítima, reforçando simultaneamente a competitividade das bandeiras europeias.²⁸⁷

Assim, o terceiro pacote reforçou a necessidade de fortalecer os regramentos voltados à segurança marítima e à prevenção da poluição por navios a nível internacional e europeu, através da aplicação de medidas concretas visando “[...] a criação de um ‘espaço europeu de

²⁸² *Ibid.*

²⁸³ BOLDRIN, 2018, p. 26. No original: “[...] *con lo scopo di assicurare un livello elevato ed uniforme di sicurezza, inizialmente intesa solo come safety ed in seguito anche nella distinta accezione di security, e di prevenzione di inquinamento da parte delle navi*”.

²⁸⁴ ZANELLA, 2021, p. 67.

²⁸⁵ Ex vi: MARTINS, Eliane Maria Octaviano. Desenvolvimento Sustentável e Transportes Marítimos. **Revista Direitos Fundamentais & Democracia**, Curitiba, v. 1, 2007. Não paginado. Disponível em: <https://revistaeletronicardfd.unibrazil.com.br/index.php/rdfd/article/view/182>. Acesso em: 20 mar. 2023.

²⁸⁶ COMISSÃO EUROPEIA. **Comunicação nº 585, de 23 de novembro de 2005**. Terceiro pacote de medidas legislativas em prol da segurança marítima na União Europeia. Bruxelas: CCE, 2005. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52005DC0585>. Acesso em: 20 mar. 2023.

²⁸⁷ *Ibid.*

segurança marítima”²⁸⁸ com a proibição de acesso aos portos da União por embarcações que não respeitem as normas e com o estabelecimento de um regime de responsabilidade amplo que atinja a toda a cadeia do transporte marítimo e às autoridades responsáveis pela segurança marítima.

A Comissão também apontou a necessidade da criação de um quadro operacional que “[...] permita intervir mais eficazmente em caso de acidente e limitar as suas eventuais consequências, através, em particular, de uma melhor utilização dos locais de refúgio”²⁸⁹ previsão bastante importante ao considerar as circunstâncias experimentadas no naufrágio do petroleiro Prestige. A comunicação também tratou sobre a necessidade de implementação de uma maior cobertura dos danos ambientais por meio de “[...] exigências reforçadas em matéria de seguro obrigatório e de indenização”²⁹⁰ e do reforço da “[...] cooperação e afirmação do princípio da independência de investigação”²⁹¹ após acidentes marítimos. E, por fim, reforçou-se a necessidade de maior controle das embarcações marítimas, “[...] através da rigorosa aplicação do regime de inspeções pelo Estado do Porto e do reforço do acompanhamento das atividades das sociedades de classificação”²⁹² pois, “[...] só com uma política mais ofensiva será efetivamente possível alterar a situação e restabelecer de forma sustentável as condições de concorrência sã para todos os operadores que cumprem as regras internacionais.”²⁹³

Quanto às propostas legislativas concretas no pacote Erika III,²⁹⁴ Bernardo Bock faz importante anotação, porquanto há uma “[...] clara distinção entre as medidas preventivas e

²⁸⁸ *Ibid.*

²⁸⁹ COMISSÃO EUROPEIA, 2005.

²⁹⁰ *Ibid.*

²⁹¹ *Ibid.*

²⁹² *Ibid.*

²⁹³ *Ibid.*

²⁹⁴ O pacote Erika III é constituído pelos seguintes instrumentos:

(i) Diretiva 2009/15/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa às regras comuns para as organizações de vistoria e inspeção de navios e para as atividades relevantes das administrações marítimas (atualmente em vigor, porém alterada). UNIÃO EUROPEIA. Parlamento Europeu. Conselho da União Europeia. Directiva nº 15, de 23 de abril de 2009a. Relativa às regras comuns para as organizações de vistoria e inspeção de navios e para as actividades relevantes das administrações marítimas (reformulação). **Jornal Oficial da União Europeia**: Bruxelas, nº L 131/47, 28 maio 2009. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009L0015>. Acesso em: 20 mar. 2023.

ii) Diretiva 2009/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto (atualmente em vigor, mas alterada). UNIÃO EUROPEIA. Parlamento Europeu. Conselho da União Europeia. Directiva nº 16, de 23 de abril de 2009b. Relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto (reformulação). **Jornal Oficial da União Europeia**: Bruxelas, nº L 131/57, 28 maio 2009. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009L0016>. Acesso em: 20 mar. 2023.

medidas de resposta a acidentes - algo que permite, portanto, identificar logo dois objetivos fundamentais do pacote: a prevenção de acidentes e a capacidade de adequadamente reagir em caso de acidente”,²⁹⁵ tendo sido formuladas sete propostas legislativas, as quais tinham abrangência em variados e diversos assuntos. No entanto, é possível evidenciar que o pacote Erika III tratou de forma mais incisiva e prioritária o controle de tráfego das embarcações que navegam pelas águas da UE, o reforço da fiscalização realizada pelo Estado do porto, seguindo um padrão de rigor e uniformidade de forma a evitar a criação de “portos de conveniência” e a contínua vigilância das sociedades classificadoras.²⁹⁶ Esse novo pacote, portanto, surge com um endurecimento e rigor das leis de proteção marítima, alinhando-se à ideia de competitividade, de modo que o rigor do cumprimento dos *standards* mínimos de segurança marítima proporciona maior competitividade, pois exclui os bons dos maus operadores.

3.2.1 Os principais instrumentos de limitação e fiscalização desenvolvidos

iii) Regulamento (CE) nº 391/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativo às regras comuns para as organizações de vistoria e inspeção de navios (atualmente em vigor, mas alterado). UNIÃO EUROPEIA. Parlamento Europeu. Conselho da União Europeia. Regulamento nº 391, de 23 de abril de 2009f. Relativo às regras comuns para as organizações de vistoria e inspeção de navios (reformulação). **Jornal Oficial da União Europeia**: Bruxelas, Nº L 131/11, 28 maio 2009. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009R0391>. Acesso em: 20 mar. 2023.

iv) Diretiva 2009/17/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, que altera a Diretiva 2002/59/CE relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação de tráfego de navios (atualmente em vigor). UNIÃO EUROPEIA. Parlamento Europeu. Conselho da União Europeia. Directiva nº 17, de 23 de abril de 2009c. Altera a Directiva 2002/59/CE relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios. **Jornal Oficial da União Europeia**: Bruxelas, Nº L 131/101, 28 maio 2009. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009L0017>. Acesso em: 20 mar. 2023.

v) Diretiva 2009/18/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, que estabelece os princípios fundamentais que regem a investigação de acidentes no setor do transporte marítimo e que altera as Diretivas 1999/35/CE do Conselho e 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (atualmente em vigor). UNIÃO EUROPEIA. Parlamento Europeu. Conselho da União Europeia. Directiva nº 18, de 23 de abril de 2009d. Estabelece os princípios fundamentais que regem a investigação de acidentes no sector do transporte marítimo e que altera as Directivas 1999/35/CE do Conselho e 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho. **Jornal Oficial da União Europeia**: Bruxelas, Nº L 131/114, 28 maio 2009. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009L0018>. Acesso em: 20 mar. 2023.

vi) Regulamento (CE) nº 392/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativo à responsabilidade das transportadoras de passageiros por mar em caso de acidente (atualmente em vigor, mas alterado). UNIÃO EUROPEIA. Parlamento Europeu. Conselho da União Europeia. Regulamento nº 392, de 23 de abril de 2009g. Relativo à responsabilidade das transportadoras de passageiros por mar em caso de acidente. **Jornal Oficial da União Europeia**: Bruxelas, Nº L 131/24, 28 maio 2009. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009R0392>. Acesso em: 20 mar. 2023..

vii) Diretiva 2009/20/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa ao seguro dos proprietários de navios em matéria de créditos marítimos (atualmente em vigor). UNIÃO EUROPEIA. Parlamento Europeu. Conselho da União Europeia. Directiva nº 20, de 23 de abril de 2009d. Relativa ao seguro dos proprietários de navios em matéria de créditos marítimos. **Jornal Oficial da União Europeia**: Bruxelas, Nº L 131/128, 28 maio 2009. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009L0020>. Acesso em: 20 mar. 2023.

²⁹⁵ BOCK, 2017, p. 42.

²⁹⁶ MESQUITA, 2020, p. 22.

O conjunto legislativo apresentado nos pacotes Erika I, II e III, inaugurou um importante marco na política de segurança marítima na União Europeia, ao expandir os regramentos a serem observados pelos Estados-membros, de forma a promover maior proteção a nível da União, bem como a pressionar que os Entes participassem de forma mais ativa nos fóruns internacionais, especialmente nas discussões implementadas no seio da Organização Marítima Internacional. Dentre as variadas medidas tomadas, destaca-se a fixação do marco-limite para a substituição dos petroleiros de casco simples por embarcações de casco duplo, prevista no pacote Erika I, a importante criação da Agência Europeia da Segurança Marítima (European Maritime Safety Agency – Emsa), pelo pacote Erika II, e, por fim, a introdução dos sistemas de PSC em nível internacional,²⁹⁷ instituído pelo pacote Erika III.

3.2.1.1 A eliminação dos petroleiros de cascos simples – imposição de ‘casco duplo’

Ponto em comum em ambos os naufrágios estudados, a existência de petroleiros com casco simples e necessidade de substituição desses, ganhou espaço e notoriedade nas normativas da União, sendo reconhecida a necessidade de implementação de melhorias imediatas, de forma a evitar que novos eventos danosos, como os dramáticos naufrágios dos petroleiros Erika e Prestige voltassem a assolar as águas da UE.

A proibição dos petroleiros com casco simples foi o terceiro ponto de medidas regulamentares de curto prazo apresentadas pela Comissão,²⁹⁸ em que essa sugeriu a adoção de calendário análogo ao adotado pelos Estados Unidos,²⁹⁹ decorrente do naufrágio do petroleiro Exxon Valdez (1989), com prazo-limite em 2015, conforme a classificação da embarcação. A imposição do casco duplo às embarcações petroleiras era providência já prevista pela Organização Marítima Internacional em 1992, com a previsão no Capítulo IV da Marpol.

²⁹⁷ BOLDRIN, 2018, p. 30.

²⁹⁸ COMISSÃO EUROPEIA, 2000.

²⁹⁹ Sobre o ponto: Na sequência do acidente com o “EXXON VALDEZ” em 1989, os Estados Unidos (EUA), insatisfeitos com a insuficiência das normas internacionais de prevenção da poluição por navios, adotaram em 1990 o “Oil Pollution Act” (OPA 90). Esta lei impôs unilateralmente requisitos de casco duplo não só para os petroleiros novos, mas também para os petroleiros existentes. Perante a medida unilateral dos americanos, a Organização Marítima Internacional (OMI) (EN) foi forçada a intervir, estabelecendo, em 1992, requisitos de casco duplo na Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL). UNIÃO EUROPEIA. Parlamento Europeu. Conselho da União Europeia. Regulamento n° 530, de 13 de junho de 2012. Relativo à introdução acelerada de requisitos de construção em casco duplo ou configuração equivalente para os navios petroleiros de casco simples (reformulação). **Jornal Oficial da União Europeia**: Bruxelas, N° L 172/3, 30 jun. 2012. Disponível em: https://eur-lex.europa.eu/PT/legal-content/summary/1_maritime-safety-accelerated-phasing-in-of-double-hull-oil-tankers.html. Acesso em: 20 mar. 2023.

No âmbito da União Europeia, após o naufrágio do petroleiro Erika, foi editado o Regulamento (CE) n.º 417/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, relativo à introdução acelerada dos requisitos de construção em casco duplo ou equivalente para os navios petroleiros de casco simples e que revoga o Regulamento (CE) n.º 2978/94 do Conselho,³⁰⁰ o qual foi alterado sucessivas vezes³⁰¹ e, por fim, foi substituído, em 2012, pelo Regulamento (UE) n.º 530/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de junho de 2012, relativo à introdução acelerada de requisitos de construção em casco duplo ou configuração equivalente para os navios petroleiros de casco simples,³⁰² que se encontra atualmente em vigor.

No instrumento adotado à época do sinistro,³⁰³ o qual de caráter vinculante e obrigatório a todos os Estados-membros,³⁰⁴ determinou-se que nenhuma embarcação petroleira sob pavilhão de um Estado-Membro ou de qualquer outro pavilhão “[...] será permitida demandar os portos e os terminais no mar sob a jurisdição de um Estado-Membro após o aniversário da data de entrega do navio no ano a seguir especificado, salvo se esses navios petroleiros forem petroleiros de casco duplo”,³⁰⁵ estabelecendo um escalonamento considerando a categoria do petroleiro e o ano de entrega, tendo como prazo final o ano de 2015, momento em que todos os petroleiros, independentemente da data de entrega, deveriam, portanto, possuir casco duplo. O regulamento estabelecia a previsão de que fosse possível, a ser considerado pelos Estados-membro individualmente, em consonância com a legislação interna de cada um, autorizar, em circunstâncias excepcionais, o acesso de uma embarcação aos portos ou terminais no mar, nos casos em que “[...] um petroleiro se encontre em dificuldades e em demanda de um porto de abrigo; um petroleiro sem carga se dirija a um porto para reparação”.³⁰⁶

O Regulamento (CE) n.º 417/2002 foi alvo de consideráveis e substanciais modificações, vindo a ser substituído integralmente pelo Regulamento (EU) n.º 530/2010, ante a necessidade de novas alterações e também de trazer maior clareza às determinações,³⁰⁷ o qual determina como objetivo:

O presente regulamento tem por objetivo estabelecer um regime de introdução acelerada dos requisitos de construção em casco duplo ou configuração equivalente da Convenção MARPOL 73/78, tal como definido no artigo 3.º do presente regulamento, para os navios petroleiros de casco simples, e proibir o transporte de ou

³⁰⁰ UNIÃO EUROPEIA, 2002a.

³⁰¹ Para mais, ler: https://eur-lex.europa.eu/PT/legal-content/summary/1_maritime-safety-accelerated-phasing-in-of-double-hull-oil-tankers.html.

³⁰² UNIÃO EUROPEIA, 2012.

³⁰³ *Id.*, 2002a.

³⁰⁴ *Ibid.*

³⁰⁵ *Ibid.*, Art. 4º, 1.

³⁰⁶ *Ibid.*, Art. 8º.

³⁰⁷ *Id.*, 2012.

para os portos dos Estados-Membros de petróleos e frações petrolíferas pesados em navios petroleiros de casco simples.³⁰⁸

Dentre as previsões constantes no regulamento, esse proibiu definitivamente que petroleiros de casco simples que transportem “petróleos ou frações petrolíferas” acessem aos portos e terminais no mar sob a jurisdição de um Estado-membro,³⁰⁹ sendo medida imperiosa que somente petroleiros de casco duplo, nessas condições, acessem às instalações da União. Há também uma regulamentação específica relacionada aos navios petroleiros das categorias 2³¹⁰ e 3,³¹¹ equipados apenas com fundos duplos ou com forros duplos não destinados ao transporte de petróleo, “[...] podem continuar a operar desde que não seja ultrapassada, em 2015, a data do aniversário da entrega do navio ou o dia, calculado a partir da sua data de entrega, em que o navio atinja 25 anos de idade, consoante a data que ocorrer primeiro”.³¹² O regulamento manteve a mesma mitigação de possibilidade de acesso em portos e instalações portuárias às embarcações que demandem abrigo ou que esteja se dirigindo a um porto de reparação³¹³ e estipulou a possibilidade de adoção pela Comissão de alinhamento relativo às alterações não substanciais estipulados pela Organização Marítima Internacional, “[...] desde que aquelas alterações não alarguem o âmbito de aplicação do presente regulamento”.³¹⁴

A previsão de proibição de acesso de embarcações petroleiras de casco simples aos portos da União é uma importante medida que viabiliza a proteção marítima das águas europeias, especialmente considerando o potencial danoso das substâncias ao meio ambiente e as graves e longínquas consequências que uma avaria nessa estrutura externa pode causar, circunstâncias essas bastantes elucidativas e presentes nos naufrágios analisados, bem como representa uma medida de reforço a nível internacional com a posterior modificação do calendário de adequação prevista pela Organização Marítima Internacional.

3.2.1.2 A Agência Europeia da Segurança Marítima

³⁰⁸ *Ibid.*

³⁰⁹ *Ibid.*, Art. 4º, 1 e 3.

³¹⁰ Nos termos do art. 3º, 5, do Regulamento (EU) nº 530/2012, “«Navio petroleiro da categoria 2», um navio petroleiro de porte bruto igual ou superior a 20.000 toneladas que transporta como carga petróleo bruto, fuelóleo, óleo diesel pesado ou óleo lubrificante, ou de porte bruto igual ou superior a 30.000 toneladas que transporta hidrocarbonetos distintos dos acima referidos, e que satisfaz os requisitos das regras 18.1 a 18.9, 18.12 a 18.15, 30.4, 33.1, 33.2, 33.3, 35.1, 35.2 e 35.3 do anexo I da MARPOL 73/78. Todos os navios petroleiros da categoria 2 devem estar equipados com tanques de lastro segregado em localizações de proteção (SBT/PL)”. UNIÃO EUROPEIA, 2012.

³¹¹ Nos termos do art. 3º, 6, do Regulamento (EU) nº 530/2012, “«Navio petroleiro da categoria 3», um navio petroleiro de porte bruto igual ou superior a 5 000 toneladas, mas inferior ao especificado nos pontos 4 e 5”.
Ibid.

³¹² *Ibid.*, Art. 4º, 2.

³¹³ *Ibid.*, Art. 8.

³¹⁴ *Ibid.*, Art. 11.

A Agência Europeia de Segurança Marítima foi criada dentre as propostas legislativas previstas no pacote Erika II, através do Regulamento (CE) nº 1.406/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de junho de 2002,³¹⁵ o qual sofreu ao longo dos anos algumas alterações, sendo a última realizada em 2016.³¹⁶ Em consonância com a redação atualmente vigente, a qual possui maior amplitude e detalhes quando comparada à versão original, a Agência tem como objetivo “[...] garantir um nível elevado, uniforme e eficaz de segurança marítima, de prevenção e combate à poluição causada por navios, e de prevenção da poluição marinha causada por instalações petrolíferas e gasosas”.³¹⁷ Dessa forma, é possível evidenciar que o primeiro objetivo estipulado é a garantia de um nível superior e uniforme dos regramentos de segurança marítima.

Para ser possível uma aplicação uniforme das normativas relacionadas à segurança marítima, decorre o segundo objetivo da Agência, o qual se consubstancia na cooperação desta com os Estados-membros e com a Comissão, para fins de “assistência técnica, operacional e científica” e “[...] para assistir os Estados-Membros e a Comissão na aplicação correta dos atos jurídicos aplicáveis da União”.³¹⁸ O adequado cumprimento dos atos jurídicos aplicáveis aos Estados-membros, com a garantia de rigor e de uniformidade, contribui para o reforço da segurança marítima das águas da União e para a facilitação de cooperação entre os Estados-membros, suas autoridades marítimas e a Comissão.

A Agência tem sede na cidade de Lisboa, em Portugal, e, no quadro de gestão, o cargo de Diretora Executiva é atualmente ocupado por Maja Markovčić Kostelacr. Além disso, a Agência tem como missão “[...] servir os interesses marítimos da UE, tendo em vista um setor marítimo protegido, seguro, ecológico e competitivo, e atuar como uma referência confiável e respeitada no setor marítimo na Europa e em todo o mundo”.³¹⁹

3.2.1.2.1 Funções

As funções desenvolvidas pela Agência Europeia da Segurança Marítima estão previstas no primeiro capítulo do Regulamento (CE) nº 1.406/2002, o qual se destina a tratar sobre os

³¹⁵ *Id.*, 2002b.

³¹⁶ *Ibid.*

³¹⁷ UNIÃO EUROPEIA, 2002b, Art. 1º, nº 1.

³¹⁸ *Ibid.*, Art. 1º, nº 2.

³¹⁹ O QUE é a EMSA? **European Maritime Safety Agency**, [S. l.], 2022. Disponível em: <https://www.emsa.europa.eu/o-que-e-a-emsa.html>. Acesso em: 20 mar. 2023.

objetivos da Agência, já mencionados no tópico anterior, e às funções principais e acessórias por ela realizadas. Dentre as principais funções a serem desempenhadas pela Agência,³²⁰ estão assistência à Comissão em assuntos relacionados ao desenvolvimento dos atos jurídicos aplicáveis à União Europeia, a aplicação efetiva de atos jurídicos vinculativos e aplicáveis aos Estados-membros, “efetuando visitas e inspeções”,³²¹ a análise de projetos de investigação relevantes aos objetivos da Agência, além do “[...] desempenho de qualquer outra função atribuída à Comissão pelos atos legislativos da União relativamente aos objetivos da Agência”.³²²

Além disso, compete à Agência prestar colaboração aos Estados-membros para organizar ações de formação, desenvolver soluções técnicas e prestar assistência técnica, aos entes, relacionadas ao desenvolvimento de mecanismos necessários à aplicação dos atos jurídicos aplicáveis. Ainda no dever de colaboração, o Regulamento estipula que a Agência deverá, a pedido de um Estado-membro, prestar informações adequadas das inspeções, de forma a “[...] apoiar o controle das organizações reconhecidas que cumprem funções de certificação em nome dos Estados-membros”³²³ e apoiar, com meios adicionais e de modo rentável, a pedido de um Estado membro, as intervenções em caso de poluição causada por embarcações marítimas e por instalações de petróleo e gás.

A terceira função principal a ser desenvolvida pela EMSA trata sobre a facilitação de cooperação entre os Estados-membros e a Comissão, a qual está centrada, especialmente, no fornecimento de dados, estatísticas e informações que permitam aos entes tomar medidas necessárias para melhorar a sua ação e para avaliar a eficácia e a rentabilidade das medidas em vigor. A Agência também coopera com os Estados-membros e com a Comissão nos processos de investigação de acidentes, monitora a dimensão e o impacto de poluição causados por instalações de petróleo e gás, através do Serviço Europeu de Acompanhamento por Satélite do Derrame de Hidrocarbonetos (*CleanSeaNet*), fornece assistência técnica aos trabalhos pertinentes desenvolvidos pelos órgãos técnicos da OIT no que concerne ao transporte marítimo e do Memorando de Entendimento de Paris para as inspeções dos navios pelo Estado do Porto e, por fim, facilita a transmissão eletrônica de dados através do *SafeSeaNet*, referente às formalidades de declarações exigidas para a chegada e partida dos navios dos portos da União Europeia.³²⁴

³²⁰ UNIÃO EUROPEIA, *op. cit.*, Art. 2º.

³²¹ *Ibid.*, Art. 2º, nº 2, “b”.

³²² *Ibid.*, Art. 2º, nº 2, “d”.

³²³ UNIÃO EUROPEIA, 2002b, Art. 2º, nº 3, “c”.

³²⁴ *Ibid.*, Art. 2º, nº 4.

Quanto às funções acessórias a serem realizadas pela Agência, o Regulamento estipula que esta assistirá à Comissão, prestando-lhe assistência técnica nas áreas relacionadas às emissões de gases com efeito estufa liberados por embarcações marítimas, também na utilização de dados e serviços referentes ao programa de Monitoramento Global do Ambiente e da Segurança (*Global Monitoring for Environment and Security – GMES*) para fins marítimos, cooperando para a criação de um ambiente comum de partilha de informações do domínio marítimo da União. A Agência igualmente prestará assistência à Comissão em verificação das instalações de petróleo e gás, na análise do cumprimento dos requisitos da Organização Marítima Internacional e no recolhimento de informações básicas sobre possíveis ameaças ao transporte marítimo e ao meio ambiente e, em situação semelhante, ao prestar informações relevantes a respeito das sociedades de classificação de embarcações marítimas. Além disso, dentro das funções acessórias, o Regulamento determina que a Agência assistirá à Comissão e aos Estados-membros na análise sobre a viabilidade e execução de políticas que visem o apoio e a criação do espaço europeu marítimo sem barreiras, bem como facilitando o intercâmbio das melhores práticas de formação e de educação marítima no domínio da União.³²⁵

Além das funções principais e acessórias, existem outras funções que o Regulamento impõe à Agência, como a cooperação com a Agência Europeia da Guarda de Fronteira e Costeira e com a Agência Europeia de Controle de Pesca, para fins de compartilhamento de informações e análises disponíveis nos sistemas de comunicação dos navios e em outros sistemas eventualmente à disposição, bem como a realização de serviços de vigilância e de comunicação baseados em tecnologias de ponta.³²⁶ Além disso, a fim de cumprir com as funções estipuladas, “[...] a Agência efetua visitas aos Estados-membros de acordo com a metodologia definida pelo Conselho da Administração”,³²⁷ as quais devem ser comunicadas com antecedência ao Estado-membro e, após o encerramento da vistoria/inspeção, é elaborado um relatório que é enviado à Comissão e ao Estado-membro interessado. São essas, portanto, as atividades desempenhadas pela Agência Europeia da Segurança Marítima, as quais possuem evidentemente uma natureza preventiva, com o intento de evitar a superveniência de novos desastres ambientais.

3.2.1.2.2 Estrutura interna e funcionamento

³²⁵ UNIÃO EUROPEIA, 2002b, Art. 2º-A.

³²⁶ *Ibid.*, Art. 2º-B.

³²⁷ *Ibid.*, Art. 3º.

A estrutura interna e o funcionamento da Agência estão disciplinados no segundo capítulo do Regulamento (CE) nº 1.406/2002, e algumas outras regulamentações são previstas pelo estatuto da Agência. A EMSA é gerida por um diretor executivo, cuja vaga é atualmente ocupada por Maja Markovčić Kostelac, que é apoiado por quatro departamentos e pelo próprio gabinete executivo.³²⁸ Primeiramente, quanto ao cargo de diretor executivo, o Regulamento explicita que “[...] a Agência é gerida pelo seu diretor executivo, que agirá em total independência no exercício das suas funções, sem prejuízo das respectivas competências da Comissão e do Conselho de Administração”. Esse cargo possui consideráveis funções, desde preparar a estratégia plurianual da Agência a ser submetida ao Conselho da Administração e após à Comissão, decidir a realização de visitas e inspeções, até a celebração de acordos administrativos com outros organismos.³²⁹

O Conselho da Administração, disciplinado nos art. 10 e seguintes do Regulamento (CE) nº 1.406/2002, é o ente que nomeia o diretor executivo e que também é responsável pelo supervisionamento do trabalho realizado pelo referido Conselho e pela Agência. No Conselho da Administração, há representação de todos os Estados-membros da União Europeia, representantes da Islândia e da Noruega (na condição de observadores, portanto sem direito de voto), quatro representantes da Comissão e quatro representantes de diferentes subsectores do setor marítimo (sem direito de voto).³³⁰

Por fim, do quadro estrutural, além do gabinete executivo, vinculado à diretoria executiva, a Emsa possui os seguintes quatro departamentos: i) departamento 1: sustentabilidade e assistência técnica; ii) departamento 2: segurança, proteção e vigilância; iii) departamento 3: serviços digitais e de simplificação e iv) departamento 4: serviços corporativos, os quais são necessários para que a Agência desempenhe o extenso rol de funções que foi designado e oferte o primordial serviço pelo qual foi criada.

A criação da Agência Europeia da Segurança Marítima foi um importante marco nas políticas de segurança marítima da União Europeia, ao passo que esse órgão executa múltiplas funções de forma a garantir um alto nível de proteção e segurança marítimas, além de prevenir e combater a poluição causada por embarcações marítimas e instalações *offshore* de exploração de petróleo e gás. A Agência também funciona como um centro tecnológico de conhecimento

³²⁸ ESTRUTURA da Agência. **European Maritime Safety Agency**, [S. l.], 2022. <https://www.emsa.europa.eu/estrutura-da-agencia.html>. Acesso em: 20 mar. 2023.

³²⁹ UNIÃO EUROPEIA, 2002b, Art. 15.

³³⁰ CONSELHO de Administração. **European Maritime Safety Agency**, [S. l.], 2022. <https://www.emsa.europa.eu/conselho-de-administracao.html>. Acesso em: 20 mar. 2023.

e inovação para o setor marítimo europeu, produzindo relatórios, estatísticas, estudos e orientações sobre temas relacionados à segurança e à sustentabilidade.³³¹

Além disso, o trabalho da Agência assegura a uniforme aplicação dos regramentos internos e internacionais pelos Estados-membros, através da prestação de assistência técnica e da realização de inspeções e auditorias. Por fim, a EMSA desempenha um importante trabalho de inspeção e fiscalização e seus resultados são compartilhados no sistema de informação gerido pelo Memorando de Entendimento de Paris (*Paris Memorandum of Understanding*), de forma a partilhar os dados e resultados obtidos.

³³¹ Vide: <https://www.emsa.europa.eu/newsroom/latest-news/item/4867-annual-overview-of-marine-casualties-and-incidents-2021.html>; <https://www.emsa.europa.eu/newsroom/latest-news/item/4830-safety-analysis-of-emcip-data-analysis-of-navigation-accidents.html>; <https://www.emsa.europa.eu/newsroom/latest-news/item/4828-interim-guidance-on-maritime-security-for-member-states%E2%80%99-competent-authorities-version.html>.

4 O EXERCÍCIO DA CONTROLE PELO ESTADO DO PORTO COMO MEDIDA DE COIBIÇÃO ÀS EMBARCAÇÕES IRREGULARES

4.1 A INTENSIFICAÇÃO DA IMPORTÂNCIA DO *PORT STATE CONTROL* PÓS-NAUFRÁGIOS DOS PETROLEIROS ERIKA E PRESTIGE

Após os naufrágios dos petroleiros Erika e Prestige, houve uma notável preocupação com a necessidade de adoção e melhoramento dos mecanismos que pudessem evitar que fatos semelhantes ocorressem nos limites territoriais europeus. Além dos esforços destacados no capítulo anterior, os quais possuíam natureza majoritariamente preventiva, foram evidentes a preocupação e o esforço na implementação de meios para o aprimoramento das atividades de fiscalização e inspeção de embarcações marítimas pelo Estado do porto, tanto por meio do estabelecimento detalhado de regimentos comuns a serem observados pelos Estados-membros como pelo reforço dos critérios a serem observados pela autoridade do Estado do porto.

A necessidade de melhoramento do controle exercido pelo Estado do porto foi um ponto central, sobretudo pelo histórico do instrumento do *port state control*, uma vez que esse já existia à época dos naufrágios dos petroleiros Erika e Prestige, no entanto não foi exitoso em evitá-los. Inclusive, sobre a insuficiência do controle pelo Estado do porto existente no interregno dos sinistros, Özçayir destaca que, “[...] entre 1991 e 1999, o Erika foi inspecionado dezesseis vezes por oficiais de controle (*Port State Control Officer* – PSCO) e duas vezes pelos inspetores de controle de seu estado de bandeira”. E, “assim como o Erika, o Prestige havia passado por inspeções do estado do porto seis vezes desde 1998, sem registro de detenções e com apenas quatro pequenas deficiências”.³³²

Os melhoramentos foram empreendidos desde o primeiro pacote Erika. No entanto, dentre todos os pacotes legislativos, foi o terceiro que mais tratou do assunto, tendo sido consolidados, ao todo, duas diretivas e um regulamento específicos³³³ ligados às normativas aplicáveis ao controle pelo Estado do porto.

³³² ÖZÇAYIR, Z. Oya. The use of port state control in maritime industry and application of the Paris MOU. *Ocean and Coastal Law Journal*, [S. l.], v. 14, n. 2, p. 201-239, 2009. P. 2019. Disponível em: <https://core.ac.uk/download/pdf/234108972.pdf>. Acesso em: 20 mar. 2023. No original: “*Between 1991 and 1999, the Erika was inspected sixteen times by PSCOs and twice by her flag state's control inspectors. [...] Like the Erika, the Prestige had been through port state control inspections six times since 1998, with no record of detentions and had only four minor deficiencies*”.

³³³ (i) Diretiva 2009/15/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa às regras comuns para as organizações de vistoria e inspeção de navios e para as atividades relevantes das administrações marítimas (<http://data.europa.eu/eli/dir/2009/15/oj> – atualmente em vigor, porém alterada); (ii) Diretiva 2009/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto. UNIÃO EUROPEIA, 2009f.

A relevância do *port state control* decorre, principalmente, da possibilidade de o Estado do porto suprir o deficiente exercício de controle por parte do Estado da bandeira, o responsável por excelência pelo exercício dos deveres de fiscalização e controle,³³⁴ por meio da repreensão de embarcações marítimas que não alcancem o padrão mínimo internacionalmente exigido (embarcações *substandards*), de forma a reduzir ocorrência de naufrágios e acidentes por intermédio da inspeção de navios.³³⁵ Desse modo, a partir da realização das inspeções e vistorias às embarcações, o Estado do porto pode averiguar as deficiências existentes e determinar a correção dessas, exigindo a adequação do navio às normas internacionais de que o Estado do porto seja signatário,³³⁶ com previsão para a aplicação de sanções em caso de reincidências e descumprimentos.

Interessante destaque ao controle por parte do Estado do porto é dado por Tiago Zanella, ao ressaltar a previsão contida no art. 219 da Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar,³³⁷ porquanto, “[...] sobre o referido artigo, nota-se, em primeiro lugar, a utilização do verbo ‘deve’ (‘shall’) para designar a obrigação do Estado do porto de tomar medidas administrativas contra navios abaixo do padrão”,³³⁸ de modo a transparecer a compreensão de que o exercício de inspeção não é faculdade, mas sim um dever do Estado do porto de agir contra embarcações marítimas *substandards* que coloquem em risco a segurança marítima e o ambiente marinho.

No âmbito da UE, o *port state control* é regulamentado pela Diretiva 2009/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto, a qual vincula os Estados-membros quanto ao resultado a ser alcançado,³³⁹ objeto de estudo na sequência. Além disso, considerando a importância das organizações reconhecidas de vistoria

³³⁴ ZANELLA, 2021, p. 225.

³³⁵ SHEN, Jian-Hung; LIU, Chung-Ping; CHANG, Ki-Yin; CHEN, Yung-Wei. Ship Deficiency Data of Port State Control to Identify Hidden Risk of Target Ship. **Jornal of Maritime Science and Engineering**, [S. l.], v. 9, n. 10, 2021. Não paginado. Disponível em: <https://www.mdpi.com/2077-1312/9/10/1120>. Acesso em: 20 mar. 2023.

³³⁶ ZANELLA, 2021, p. 230-231.

³³⁷ IMO, 1982, art. 219. Sujeito à seção 7, os Estados que, mediante solicitação ou por iniciativa própria, verificarem que um navio em um de seus portos ou em um de seus terminais offshore está violando as regras e normas internacionais aplicáveis relacionadas à navegabilidade dos navios e, portanto, ameaça causar danos ao meio ambiente marinho, deverão, na medida do possível, tomar medidas administrativas para impedir que o navio navegue. Esses Estados poderão permitir que a embarcação siga apenas para o estaleiro de reparos apropriado mais próximo e, após a remoção das causas da violação, permitirão que a embarcação siga viagem imediatamente. No original: “Subject to section 7, States which, upon request or on their own initiative, have ascertained that a vessel within one of their ports or at one of their off-shore terminals is in violation of applicable international rules and standards relating to seaworthiness of vessels and thereby threatens damage to the marine environment shall, as far as practicable, take administrative measures to prevent the vessel from sailing. Such States may permit the vessel to proceed only to the nearest appropriate repair yard and, upon removal of the causes of the violation, shall permit the vessel to continue immediately”.

³³⁸ ZANELLA, 2021, p. 225.

³³⁹ UNIÃO EUROPEIA, 2023.

e inspeção, bem como das sociedades de classificação, as quais comumente exercem atividade de inspeção e certificação dos navios em nome do Estado da bandeira mediante delegação deste, o pacote Erika III previu outros dois importantes instrumentos normativos relacionados ao reconhecimento dessas entidades. O primeiro é o Regulamento (CE) nº 391/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativo às regras comuns para as organizações de vistoria e inspeção de navios,³⁴⁰ um instrumento jurídico vinculante e obrigatório em todos seus elementos e diretamente aplicável a todas as entidades (indivíduo, Estados-membros e instituições da União).³⁴¹ Além disso, em seus efeitos de vinculação direta e imediata, eventuais normas nacionais dos Estados-membros que sejam incompatíveis com as disposições materiais tratadas no Regulamento também se tornam inaplicáveis.³⁴²

O referido Regulamento busca estabelecer as diversas medidas a serem observadas pelas organizações de inspeção, vistoria e certificação de navios, a fim de que sejam cumpridas as convenções internacionais sobre segurança marítima e prevenção da poluição marinha,³⁴³ devendo a organização contar com um elevado nível de qualidade, uma vez que “[...] isso representa o primeiro passo na garantia da segurança dos navios e proteção do meio ambiente”.³⁴⁴ O instrumento objetiva, como um dos pontos centrais, a harmonização de regras e procedimentos a serem observados pelas organizações de vistoria, prevendo a possibilidade de aplicação de medidas preventivas, corretivas, sanções econômicas e até a retirada de reconhecimento da organização que “[...] não cumpra as obrigações estabelecidas no presente regulamento”.³⁴⁵ O Regulamento estipula que as organizações reconhecidas serão avaliadas a cada dois anos, a fim de verificar se cumprem com suas obrigações e preenchem os requisitos mínimos previstos no Anexo I do ato normativo, que prevê os critérios mínimos, gerais e específicos, a serem cumpridos pelas entidades, como a “[...] vasta experiência na avaliação da concepção e construção de navios mercantes”,³⁴⁶ a capacidade de formular e aplicar “[...] um conjunto de regras e procedimentos próprios em matéria de concepção, construção e vistoria periódica de navios mercantes, com a qualidade de normas internacionalmente reconhecidas”,³⁴⁷ o fornecimento de informações relevantes à Comissão, à administração e às partes interessadas,³⁴⁸ dentre outros importantes critérios.

³⁴⁰ UNIÃO EUROPEIA, 2009f.

³⁴¹ UNIÃO EUROPEIA, 2023.

³⁴² *Id.*

³⁴³ UNIÃO EUROPEIA, 2009f, Art. 1º.

³⁴⁴ BOCK, 2017, p. 60.

³⁴⁵ UNIÃO EUROPEIA, 2009f, Considerando nº 11.

³⁴⁶ *Ibid.*, Anexo I, A, “2”.

³⁴⁷ *Ibid.*, Anexo I, A, “4”.

³⁴⁸ *Ibid.*, Anexo I, B, “4”.

O segundo instrumento normativo mais importante do pacote Erika III é a Diretiva 2009/15/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa às regras comuns para as organizações de vistoria e inspeção de navios e para as atividades relevantes das administrações marítimas,³⁴⁹ que vincula os Estados-membros quanto ao resultado a ser alcançado, sendo, no entanto, de competência de cada instância nacional eleger as formas e os meios que forem mais convenientes.³⁵⁰ Ainda no que diz respeito às sociedades de classificação, a normativa direciona seus regramentos para os “[...] Estados-Membros nas suas relações com as organizações encarregadas da inspeção, vistoria e certificação dos navios com vista ao cumprimento das convenções internacionais sobre segurança marítima e prevenção da poluição marinha”.³⁵¹

Nas considerações iniciais, a Diretiva reitera o posicionamento de que “[...] o controle da conformidade dos navios com as normas internacionais uniformes de segurança marítima e de prevenção da poluição marinha é da responsabilidade dos Estados da bandeira e dos Estados do porto”,³⁵² sobretudo diante da omissão do Estado da bandeira na aplicação de forma adequada e confiável das normativas internacionais. Dessa forma, poderá o Estado-membro delegar a responsabilidade pela inspeção, vistoria e certificação dos navios registrados sob sua bandeira às sociedades de classificação, as quais deverão cumprir com os requisitos e os critérios determinados no Regulamento (CE) nº 391/2009 e previstos pela IMO. O instrumento estabelece a necessidade de acompanhamento estrito e próximo das atividades desempenhadas pela organização reconhecida por parte do Estado-membro, enfatizando a importância da “[...] estreita colaboração entre as administrações e as organizações reconhecidas por ela autorizadas, o que poderá implicar que as organizações reconhecidas tenham uma representação local no território do Estado-membro em nome do qual desempenham funções”.³⁵³ Além disso, o Estado-membro deverá, tal como no disposto no Regulamento, realizar a avaliação periódica da organização reconhecida, para aferir seu nível de desempenho, devendo fornecer as informações à Comissão e aos demais Estados-membros.

As medidas previstas nos referidos instrumentos normativos são de grande relevância para a organização interna dos procedimentos e regramentos a serem observados pelos Estados-membros, de modo a estabelecer um regime harmônico das vistorias, inspeções e certificações dos navios pertencentes aos países europeus. Quanto aos efeitos das normativas para além dos

³⁴⁹ UNIÃO EUROPEIA, 2009a.

³⁵⁰ UNIÃO EUROPEIA, 2023.

³⁵¹ UNIÃO EUROPEIA, 2009a, Art. 1º.

³⁵² *Ibid.*, Considerando nº 5.

³⁵³ *Ibid.*, Considerando nº 15.

limites da UE, sua importância se reflete na possibilidade de exercício de determinado controle da adequação das sociedades reconhecidas por parte do Estado da bandeira da embarcação, circunstância que incide diretamente no cálculo sobre a análise do perfil de risco da embarcação, que será posteriormente estudado. Destaca-se que, em ambos os casos estudados (Erika e Prestige), a falha na atividade de inspeção e certificação por parte das sociedades de classificação foi um ponto em comum, uma vez que ambos os navios estavam com os certificados atualizados e, de forma aparente, regulares. Dessa forma, além do procedimento específico de controle pelo Estado do porto, mostram-se de grande relevância o robustecimento e a fixação de exigências a serem cumpridas pelas organizações de classificação, sobretudo diante da importância que essa função representa para a segurança marítima e a proteção do ambiente marinho.

Nesse contexto, verifica-se, portanto, que o intuito de melhoramento do *port state control*, por meio de um esforço para uniformização e harmonização da aplicação das normativas pelos Estados-membro, bem como de maior rigor na análise das deficiências e suas correções, pretende estabelecer um controle complementar aos deveres do Estado da bandeira, de modo a suprir omissões para com as obrigações de controle e fiscalização comumente observadas. Com o *port state control* é possível, portanto, combater a livre circulação de embarcações que não possuem os padrões mínimos de segurança (embarcações *substandards*) estabelecidos por convenções internacionais e pela UE, mediante o exercício dos poderes de inspeção e aplicação de sanções por parte do Estado do porto.

4.1.1 Diretiva 2009/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho

No âmbito do Pacote Erika III, aproveitando os conhecimentos e as experiências adquiridas no Memorando de Entendimento de Paris de 1982,³⁵⁴ a UE editou e adotou a Diretiva 2009/16/CE, relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto, a qual é o principal instrumento de regulamentação do *port state control*. A Diretiva foi adotada em 23 de abril de 2009, ante a necessidade de implementação de novas modificações, atualizações e esclarecimentos de

³⁵⁴ PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL. Sistema regional de PSC para verificação das condições impostas pelas convenções internacionais mais importantes a bordo de embarcações estrangeiras em visita a portos na Europa. Paris, 1982. Disponível em: <https://www.parismou.org/sites/default/files/Paris%20MoU%20including%2045th%20amendment.pdf>. Acesso em: 20 mar. 2023.

questões antes tratadas pela Diretiva 95/21/CE,³⁵⁵ mas só passou a ter efeitos internamente em 1º de janeiro de 2011.³⁵⁶ Conforme adiantado no tópico anterior, a Diretiva é uma fonte do direito da UE que vincula os Estados-membros destinatários quanto ao resultado a ser alcançado, de modo a possibilitar uma “[...] aproximação das diversas legislações que permita eliminar as contradições e os conflitos entre as disposições legislativas e administrativas dos Estados-membros ou suprimir paulatinamente as diferenças”.³⁵⁷ Em razão disso, compete a cada instância nacional decidir os meios e a forma que se utilizará para realizar os objetivos estabelecidos pela UE na transposição para a ordem jurídica nacional.³⁵⁸

Na análise da Diretiva, é notório o descontentamento da UE com o inócuo exercício de controle por parte do Estado da bandeira, sendo ressaltado, nas considerações iniciais, descumprimento frequente dos deveres de fiscalização, aplicação e cumprimento das normas internacionais por parte do Estado da bandeira, circunstância que tornou imprescindível, em contrapartida, a implementação de uma “[...] linha de defesa contra os navios que não obedecem às normas, para controle da conformidade com as normas internacionais de segurança, de prevenção de poluição e de condições de vida e de trabalho a bordo dos navios”³⁵⁹ a serem observadas pelo Estado do porto.

O objetivo pretendido com a adoção da referida Diretiva era justamente a “[...] redução drástica da presença, nas águas sob jurisdição dos Estados-membros, de navios que não obedecem às normas aplicáveis”,³⁶⁰ por meio do reforço do cumprimento, por todos os navios, independentemente da bandeira que arvorassem, das regulamentações da União Europeia e internacionais relacionadas à segurança marítima, à proteção do transporte marítimo, à proteção do meio ambiente marinho e às condições de vida e de trabalho a bordo da embarcação.³⁶¹ Além disso, pretendeu-se estabelecer com a Diretiva critérios comuns para a realização da inspeção por parte do Estado do porto, com a devida harmonização dos procedimentos de inspeção e detenção das embarcações pelos Estados-membros. Ao longo do texto legislativo, é notória a

³⁵⁵ UNIÃO EUROPEIA. Conselho da União Europeia. Directiva nº 21, de 19 de junho de 1995. Relativa à aplicação, aos navios que escalem os portos da Comunidade ou naveguem em águas sob jurisdição dos Estados-membros, das normas internacionais respeitantes à segurança da navegação, à prevenção da poluição e às condições de vida e de trabalho a bordo dos navios (inspeção pelo Estado do porto). **Jornal Oficial da União Europeia**: Bruxelas, Nº L 157/1, 7 jul. 1995. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:31995L0021>. Acesso em: 20 mar. 2023..

³⁵⁶ *Ibid.*, Art. 36, 1.

³⁵⁷ BORCHARDT, Klaus-Dieter. **O ABC do direito da União Europeia**. Bruxelas: Comissão Europeia, 2016. Disponível em: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/5d4f8cde-de25-11e7-a506-01aa75ed71a1/language-pt>. Acesso em: 20 mar. 2023.

³⁵⁸ *Ibid.*

³⁵⁹ UNIÃO EUROPEIA, 2009b, Considerando 6.

³⁶⁰ *Ibid.*, Art. 1º.

³⁶¹ *Ibid.*, Art. 1º, “a”.

preocupação, por parte da UE, com a aplicação uniforme e harmônica dos procedimentos, de modo a fazer com que todos os Estados-membros utilizem idêntica e criteriosa abordagem, a fim de evitar a criação de *port shipping*. Ou seja, portos de conveniência, que apliquem de forma branda as diretrizes de inspeção e controle, despertando assim o interesse de embarcações *substandards*, com a intenção de se esquivar de um padrão mais rigoroso e fechado de inspeção.

As disposições trazidas na Diretiva 2009/16/CE são aplicáveis a quaisquer navios que realizem escala em um porto ou ancoradouro de um Estado-membro e às suas respectivas tripulações.³⁶² Além disso, caso algum Estado-membro realize inspeção fora da localidade do porto, mas sob as águas de sua jurisdição, a normativa também será aplicável.³⁶³ As considerações previstas na Diretiva não serão aplicáveis, no entanto, aos “[...] navios de pesca, aos navios de guerra, às unidades auxiliares da marinha de guerra, aos navios de madeira de construção primitiva, aos navios do Estado de carácter não comercial e as embarcações de recreio não utilizadas para fins comerciais”.³⁶⁴

Acerca da competência para a realização das inspeções, a Diretiva determina que cada Estado-membro deve tomar as medidas que forem necessárias para desempenhar o determinado dever de inspeção, devendo dispor de autoridades competentes e qualificadas para esse fim. Ademais, a fim de monitorar também a atuação dos Estados-membros, a Diretiva estipula um percentual mínimo de vistorias a serem realizadas anualmente por cada Estado-membro, possibilitando apenas de modo excepcional o adiamento de inspeções nos casos em que seja possível realizar a vistoria na próxima escala a ser efetuada no mesmo Estado-membro, desde que o navio não faça escala em outro porto da UE ou da região compreendida pelo Memorando de Entendimento Paris e que o adiamento não seja superior a 15 dias.³⁶⁵ Outra hipótese que autoriza o diferimento da vistoria é a possibilidade de a inspeção ser efetuada em escala realizada em outro porto da UE ou da região compreendida pelo Memorando de Entendimento de Paris, desde que seja realizada dentro de 15 dias e que esse outro Estado tenha concordado antecipadamente com a realização da inspeção delegada.³⁶⁶

No que concerne às inspeções, há previsão expressa para que toda embarcação faça escala em um porto será “[...] atribuído um perfil de risco ao navio, que determina a prioridade para inspeção, os intervalos entre as inspeções e o âmbito das inspeções”.³⁶⁷ Ou seja, para fins

³⁶² UNIÃO EUROPEIA, 2009b, Art. 3º, 1.

³⁶³ *Ibid.*, *loc. cit.*

³⁶⁴ *Ibid.*, Art. 3º, 4.

³⁶⁵ *Ibid.*, Art. 8º, 1, “a”.

³⁶⁶ *Ibid.*, Art. 8º, 1, “b”.

³⁶⁷ *Ibid.*, Art. 10, 1.

da realização das inspeções, a Diretiva estabelece a observância ao perfil de risco atribuído à embarcação, de forma que, quanto mais alto o grau de risco, maior será a frequência das inspeções, menor o intervalo entre elas e mais aprofundada a vistoria, não podendo o intervalo para inspeção de embarcações de perfil de alto risco ser maior do que seis meses.³⁶⁸

Além da frequência e da periodicidade, a Diretiva também prevê quando a inspeção será inicial, aprofundada ou alargada. Na inspeção inicial de uma embarcação marítima, serão verificados, no mínimo: i) os certificados e documentos que devem estar a bordo, em conformidade com a legislação da União e com as convenções internacionais sobre segurança marítima e proteção do transporte marítimo; ii) a correção de eventuais anomalias pendentes, detectadas durante inspeção anterior realizada por um Estado-membro da UE ou por um Estado-membro do Memorando de Entendimento de Paris; e iii) a certificação das condições gerais e de higiene do navio, incluindo a acomodação da tripulação.

A inspeção aprofundada será realizada sempre que houver “[...] motivos inequívocos para crer, após ter sido realizada a inspeção [inspeção inicial] [...], que as condições em que se encontra um navio, seu equipamento ou a sua tripulação não respeitam substancialmente as disposições pertinentes de uma convenção”.³⁶⁹

Quanto aos motivos inequívocos, a Diretiva aponta que esses existirão quando, na compreensão do PSCO, houver elementos de prova aptos a fundamentar uma inspeção aprofundada do navio, do equipamento e/ou da tripulação.³⁷⁰ Como exemplos de motivos inequívocos, o Anexo V da referida Diretiva cita a “manutenção inadequada do livro de registro de hidrocarbonetos”,³⁷¹ a “certificação obtida de forma fraudulenta ou cujo detentor não é a pessoa em nome do qual foi inicialmente emitido”,³⁷² “provas de que as operações de carga ou outras não são efetuadas de modo seguro ou de acordo com as orientações da IMO”,³⁷³ “indícios evidentes [...] de deterioração ou anomalias graves no casco ou na estrutura susceptíveis de comprometer a integridade estrutural, a estanquidade ou a estanquidade às intempéries, do navio”,³⁷⁴ dentre outros, aos quais pode ser acrescido motivo inequívoco não previsto expressamente, de acordo com o entendimento de oficial de inspeção devidamente autorizado.³⁷⁵

³⁶⁸ UNIÃO EUROPEIA, 2009b, Art. 11, “a”.

³⁶⁹ *Ibid.*, Art. 13, “3”.

³⁷⁰ *Ibid.*, *loc. cit.*

³⁷¹ *Ibid.*, Anexo V, A, “2”.

³⁷² *Ibid.*, Anexo V, A, “5”.

³⁷³ *Ibid.*, Anexo V, A, “7”.

³⁷⁴ *Ibid.*, Anexo V, A, “13”.

³⁷⁵ *Ibid.*, Anexo V, B, “3”.

A inspeção alargada, por outro lado, é direcionada a certas categorias específicas de embarcação marítima: i) navios com perfil de alto risco não inspecionados nos últimos seis meses,³⁷⁶ no caso de navios de prioridade I, ou não inspecionados nos últimos cinco meses, no caso de embarcações de prioridade II;³⁷⁷ ii) navios de passageiros, petroleiros, navios-tanque de transporte de gás e produtos químicos ou graneleiros (de perfil de risco normal ou alto) com mais de doze anos não inspecionados nos últimos 12 meses³⁷⁸, no caso de navios de prioridade I, ou não inspecionados nos últimos dez meses, em caso de navios de prioridade II;³⁷⁹ iii) navios de passageiros, de petróleo, de gás ou componentes químico ou graneleiro com perfil de baixo risco, não submetidos à inspeção nos 24 meses anteriores³⁸⁰; iv) “[...] navios com um perfil de alto risco ou navios de passageiros, petroleiros, navios-tanque de transporte de gás e produtos químicos ou graneleiros com mais de 12 anos de idade, no caso de haver fatores prevaletentes ou imprevistos”;³⁸¹ e, por fim, v) navios submetidos à nova inspeção após uma recusa de acesso aos portos da União.³⁸²

No ato da vistoria, a autoridade competente deve se certificar de que as anomalias confirmadas ou constatadas pelas inspeções foram ou serão corrigidas, de forma a fazer com que o navio se adeque ao disposto nas convenções internacionais e nos regulamentos regionais. A Diretiva prevê que, caso as anomalias representem manifesto perigo para a segurança, a saúde ou o ambiente, a autoridade competente do Estado do porto em que o navio tiver sido inspecionado deve assegurar a detenção deste ou a interrupção da operação, até que a causa do perigo tenha sido eliminada ou que a embarcação possa retornar à navegação sem representar um risco.³⁸³ Na hipótese de a embarcação oferecer risco manifesto para a segurança, a saúde ou ao meio ambiente, a autoridade de inspeção do Estado do porto deverá assegurar a detenção do navio ou a interrupção da operação no momento em que as deficiências forem verificadas, mantendo-o assim até que “[...] a causa do perigo seja eliminada ou a autoridade competente decida que o navio pode, dentro de determinadas condições, sair para o mar ou retomar a operação sem risco para a segurança e a saúde dos passageiros ou da tripulação”,³⁸⁴ bem como que esse retorno não represente risco para outros navios, nem constitua ameaça de danos ao meio ambiente.

³⁷⁶ UNIÃO EUROPEIA, 2009b, Anexo I, 3A, “a”.

³⁷⁷ *Ibid.*, Anexo I, 3B, “a”.

³⁷⁸ *Ibid.*, Anexo I, 3A, “a”.

³⁷⁹ *Ibid.*, Anexo I, 3B, “a”.

³⁸⁰ *Ibid.*, *loc. cit.*

³⁸¹ *Ibid.*, Art. 14, 1.

³⁸² *Ibid.*, *loc. cit.*

³⁸³ *Ibid.*, Art. 19, 2.

³⁸⁴ *Ibid.*, *loc. cit.*

Além disso, com o objetivo de garantir o cumprimento dos regramentos internacionais e regionais da UE, a Diretiva apresenta interessante e coercitiva ferramenta para penalizar as embarcações marítimas irregulares e reincidentes, por meio da possibilidade de recusa de acesso aos portos dos Estados-membros. A previsão está descrita no art. 16 da Diretiva 2009/16/CE, que possibilita aos Estados-membros a recusa de acesso aos portos e ancoradouros nas hipóteses em que: i) o navio arvore uma bandeira de um Estado cuja taxa de detenção justifique sua inclusão na lista preta, conforme estabelecido pelo Memorando de Entendimento de Paris, em atenção à base de dados gerada pelas inspeções e publicações da Comissão, e que tenha sido detido ou proibido mais de duas vezes, nos 36 meses anteriores, em um porto ou ancoradouro de um Estado-membro ou no âmbito de um Estado signatário do Memorando de Entendimento de Paris;³⁸⁵ e ii) o navio arvore a bandeira de um Estado cuja taxa de detenção autorize a sua inclusão na lista cinzenta, conforme estabelecido pelo Memorando de Entendimento de Paris, em atenção à base de dados gerada pelas inspeções e publicações da Comissão, e que tenha sido detido ou proibido mais de duas vezes, nos 24 meses anteriores, em um porto ou ancoradouro de um Estado-membro ou no âmbito de um Estado signatário do Memorando de Entendimento de Paris.³⁸⁶

A decretação de recusa de acesso somente pode ser revogada após o período de três meses, a contar da data de sua emissão, e quando preenchidas as condições previstas pela Diretiva, como, por exemplo, a formulação de pedido ao Estado-membro que determinou a recusa, acompanhado de documento emitido pela administração do Estado da bandeira e pela empresa de classificação certificando a visita a bordo da embarcação e a averiguação da satisfação das anomalias existentes, circunstância que possibilitará uma reinspeção pelo Estado-membro, com a posterior revogação da proibição de acesso,³⁸⁷ caso os resultados sejam satisfatórios. Qualquer outra detenção posterior à revogação, no entanto, ocasionará nova recusa de acesso aos portos e ancoradouros da UE, medida que somente poderá ser revogada apenas após um período de 24 meses, a contar da emissão. Ainda assim, ao final do prazo de 24 meses, caso o navio não satisfaça suficientemente os critérios estabelecidos, será permanentemente impedido de acesso qualquer porto da UE.³⁸⁸ Também será impedido permanentemente de acessar os portos da UE o navio que sofrer “[...] qualquer detenção subsequente num porto ou ancoradouro da Comunidade após a terceira recusa de acesso”.³⁸⁹

³⁸⁵ UNIÃO EUROPEIA, 2009b, Art. 16, 1.

³⁸⁶ *Ibid.*, *loc. cit.*

³⁸⁷ *Ibid.*, Anexo VIII, 3-9.

³⁸⁸ *Ibid.*, Art. 16, 3.

³⁸⁹ *Ibid.*, Art. 16, 4.

A impossibilidade de acesso ao porto ou ancoradouro pode ser afastada quando, mediante autorização da autoridade marítima competente do Estado do respectivo porto e em caso de força maior ou de segurança, com vistas a reduzir e/ou minimizar riscos de poluição ou para sanar anomalias, “[...] o proprietário, o operador ou o comandante do navio tenham tomado medidas adequadas, a contento da autoridade competente desse Estado-membro, para assegurar a entrada do navio em segurança do porto”.³⁹⁰

Outros fatores são abordados pela Diretiva, como a necessidade de imediata comunicação, em caso de detenção da embarcação marítima, à administração do Estado da bandeira, ao representante diplomático mais próximo³⁹¹ ou às organizações responsáveis pela emissão dos certificados de classe e oficiais, devendo ser descritas “[...] todas as circunstâncias em que foi considerada necessária a intervenção”.³⁹² Além disso, o procedimento de inspeção e, caso necessário, o procedimento de detenção devem ocorrer da forma mais ágil possível, a fim de não ocasionar atraso no tráfego marítimo gratuitamente.

A recusa de acesso aos portos da UE já estava prevista no pacote Erika I, com a Diretiva 2001/106/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de dezembro de 2001, que altera a Diretiva 95/21/CE do Conselho, relativa à aplicação, aos navios que escalem em portos da Comunidade ou naveguem em águas sob jurisdição dos Estados-Membros, das normas internacionais respeitantes à segurança da navegação, à prevenção da poluição e às condições de vida e de trabalho a bordo dos navios.³⁹³ No entanto, a previsão anterior mostra-se bastante reduzida quando comparada à Diretiva 2009/16/CE, que prevê a recusa de acesso às embarcações que constem na lista negra e na lista cinzenta do Memorando de Entendimento de Paris, bem como o escalonamento das sanções, até a medida mais drástica de banimento definitivo da embarcação marítima irregular dos portos da UE. A opção pela implementação da referida medida deixa evidente a intenção da UE em harmonizar e pacificar os procedimentos aplicáveis aos Estados-membros, bem como de se blindar contra o acesso de embarcações marítimas que não atingem os *standards* mínimos de segurança.

A Diretiva 2009/16/CE, aprovada em 23 de abril de 2009, passou a vigorar em 1º de janeiro de 2011, tendo sido alterada, posteriormente, em três ocasiões. A primeira alteração foi realizada em 2013, pela Diretiva 2013/38/EU, do Parlamento Europeu e do Conselho, que

³⁹⁰ UNIÃO EUROPEIA, 2009b, Art. 21, 6.

³⁹¹ *Ibid.*, Art. 19, 6.

³⁹² *Ibid.*, Art. 19, 6.

³⁹³ *Id.*, 2001b.

alterou a Diretiva 2009/16/CE, relativa à inspeção por parte do Estado do porto,³⁹⁴ incluindo a Convenção do Trabalho Marítimo de 2006 no âmbito das convenções com “caráter vinculativo” previstas no art. 1º. A segunda modificação foi realizada em 2015, pelo Regulamento (UE) 2015/757 do Parlamento Europeu e do Conselho, relativo à monitorização, à comunicação e à verificação das emissões de dióxido de carbono provenientes do transporte marítimo, alterando a Diretiva 2009/16/CE,³⁹⁵ a qual acrescentou à lista do Anexo IV a certificação de documento referente à “[...] monitorização, comunicação e verificação das emissões de dióxido de carbono provenientes do transporte marítimo”.³⁹⁶ Por fim, a terceira alteração foi realizada em 2017, pela Diretiva (UE) 2017/2110 do Parlamento Europeu e do Conselho, relativa a um sistema de inspeções para a segurança da exploração de navios ro-ro de passageiros e de embarcações de passageiros de alta velocidade em serviços regulares, alterando a Diretiva 2009/16/CE e revogando a Diretiva 1999/35/CE do Conselho.³⁹⁷ Passou a vigorar em 21 de dezembro de 2019³⁹⁸ e promoveu melhorias na especificação e alteração nas questões relacionadas aos navios ro-ro de passageiros.³⁹⁹

Essa importante Diretiva desempenha papel fundamental na promoção da segurança marítima e na preservação da poluição, por meio da implementação de procedimentos operacionais padrão, bem como do controle de documentos, certificados e manutenção de registros a serem observados indistintamente pelos Estados-membros, de modo a incentivar a adoção de práticas que minimizem o impacto ambiental negativo das operações marítimas. Além disso, a pretendida harmonização dos critérios e requisitos a serem seguidos pelos Estados-membros objetiva instituir uma abordagem consistente em relação à segurança marítima em toda a UE, facilitando a cooperação e a troca de informações entre os Estados-membros, com vistas a promover, de forma mais eficiente, a prevenção de acidentes e de

³⁹⁴ UNIÃO EUROPEIA. Parlamento e Conselho Europeus. Diretiva nº 38, de 12 de agosto de 2013. Altera a Diretiva 2009/16/CE relativa à inspeção pelo Estado do porto. **Jornal Oficial da União Europeia**: Bruxelas, Nº L 218/1, 14 ago. 2013. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013L0038&qid=1688477934304>. Acesso em: 20 mar. 2023.

³⁹⁵ UNIÃO EUROPEIA. Parlamento e Conselho Europeus. Regulamento nº 757, de 29 de abril de 2015. Relativo à monitorização, comunicação e verificação das emissões de dióxido de carbono provenientes do transporte marítimo e que altera a Diretiva 2009/16/CE. **Jornal Oficial da União Europeia**: Bruxelas, Nº L 123/55, 19 maio 2015. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32015R0757&qid=1688478166373>. Acesso em: 20 mar. 2023.

³⁹⁶ *Id.*, 757/2015, Art. 25.

³⁹⁷ UNIÃO EUROPEIA. Parlamento e Conselho Europeus. Diretiva nº 2.110, de 15 de novembro de 2017. Relativa a um sistema de inspeções para a segurança da exploração de navios ro-ro de passageiros e de embarcações de passageiros de alta velocidade em serviços regulares, e que altera a Diretiva 2009/16/CE e revoga a Diretiva 1999/35/CE do Conselho. **Jornal Oficial da União Europeia**: Bruxelas, Nº L 315/61, 30 nov. 2017. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32017L2110&qid=1688478393299>. Acesso em: 20 mar. 2023.

³⁹⁸ *Ibid.*, Art. 17.

³⁹⁹ *Ibid.*, Art. 14.

poluição nas águas da União. Por fim, considerando os padrões estabelecidos e o ciclo periódico das inspeções a serem realizadas pelo Estado do porto, a possibilidade de detenções e recusas representa um importante instrumento coercitivo para viabilizar a adequação das embarcações outrora irregulares às normativas internacionais e regional, sob pena de aplicação de penalidades até o banimento definitivo de acesso aos portos da UE.

4.2 PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING (PARIS MOU)

Originado em 1982, o Memorando de Entendimento de Paris, ou somente Paris MOU, substituiu seu predecessor, nomeado Memorando de Haia,⁴⁰⁰ em decorrência do clamor político ocasionado pelo sinistro ocorrido com o M/V Amoco Cadiz.⁴⁰¹ Inicialmente o Paris MOU era composto por 14 países europeus⁴⁰² e atualmente é integrado por 27 Estados acordantes,⁴⁰³ abrangendo o domínio das águas europeias e da bacia da América do Norte. Tem como objetivo garantir que os navios que adentram os portos dos Estados-membros cumpram as normas internacionais relacionadas à segurança marítima, à proteção do meio ambiente e à promoção de condições adequadas de vida e de trabalho para a tripulação,⁴⁰⁴ por meio de um sistema harmonizado de controle por parte do Estado do porto.⁴⁰⁵

A estrutura organizacional do Paris MOU é composta por seu órgão executivo, o Comitê de Controle do Estado do Porto, o qual é formado por representantes dos 27 Estados-membros e pela Comissão Europeia. Além dos membros, a IMO, a OIT e autoridades marítimas cooperadoras e pertencentes a outros memorandos de entendimento participam como observadores do Comitê.⁴⁰⁶ O Conselho Consultivo do MOU (The MOU Advisory Board – MAB) assiste o Comitê de Controle do Estado do Porto nas questões importantes e, em

⁴⁰⁰ MESQUITA, 2020, p. 20.

⁴⁰¹ A SHORT history of the Paris MoU on PSC. **Paris MOU**, Paris, [2023?]. Disponível em: <https://www.parismou.org/about-us/history>. Acesso em: 20 mar. 2023.

⁴⁰² *Ibid.*

⁴⁰³ Os atuais Estados que compõe o Paris MOU são: Bélgica, Bulgária, Canadá, Croácia, Chipre, Dinamarca, Estônia, Finlândia, França, Alemanha, Grécia, Islândia, Irlanda, Itália, Letônia, Lituânia, Malta, Países Baixos (Holanda), Noruega, Polônia, Portugal, Romênia, Eslovênia, Espanha, Suécia e Reino Unido. A Rússia encontra-se suspensa, até novo aviso. Disponível em: <https://www.parismou.org/about-us/organisation>

⁴⁰⁴ PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL. **Vision, mission, strategy, tasks and policy**. Paris: Paris MOU, 2020. Disponível em: <https://www.parismou.org/sites/default/files/100%20Vision%2C%20Mission%2C%20Strategy%2C%20Tasks%2C%20Risks%20and%20Policy.pdf>. Acesso em: 20 mar. 2023.. p. 1.

⁴⁰⁵ PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL. Organisation. **Paris MOU**, Paris, [2023?]. Disponível em: <https://www.parismou.org/about-us/organisation>. Acesso em: 20 mar. 2023.

⁴⁰⁶ *Ibid.*

particular, orienta o Secretariado do Paris MOU.⁴⁰⁷ O Secretariado, por sua vez, tem como uma de suas funções a importante incumbência de coordenar as atividades da região do MOU, que constitui um dos objetivos mais importante dos memorandos regionais, especialmente se levarmos em conta que “[...] nem todos os participantes do Paris MOU são membros da UE [...]”; assim, as atividades do PSC dos membros não pertencentes à UE precisam ser coordenadas” (tradução nossa).⁴⁰⁸ Além disso, o Paris MOU conta com grupos técnicos de trabalho, que são imprescindíveis para o desempenho das atividades da instituição.

A partir do Paris MOU, foram instituídos outros oito Memorandos de Entendimento.⁴⁰⁹ Vinã del Mar, de 1992 (acordo da América Latina, com 15 membros);⁴¹⁰ Tokyo MOU, de 1993 (região da Ásia e Pacífico, com 20 membros);⁴¹¹ Caribbean MOU, de 1996 (com 25 membros);⁴¹² Mediterranean MOU, de 1997 (com 10 membros);⁴¹³ Indian Ocean MOU, de 1998 (com 20 membros);⁴¹⁴ Abuja MOU, de 1999 (região da África Ocidental e Central, com 14 membros);⁴¹⁵ Black Sea MOU, de 2000 (com 6 membros);⁴¹⁶ e Riyadh MOU, de 2004 (Estados Árabes e Golfo, com 6 membros).⁴¹⁷

No entanto, o Paris MOU se destaca, tanto pela utilização de método mais avançado de inspeção⁴¹⁸ quanto pela meta de inspeção de 100% dos navios que acessam os portos da UE,⁴¹⁹

⁴⁰⁷ PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL, [2023?].

⁴⁰⁸ BANG, Ho-Sam; JANG, Duck-Jong. Recent Developments in Regional Memorandum of Understanding on Port State Control. *Ocean Development & International Law*, [S. l.], v. 43, n. 2, 170-187, 2012. Disponível em: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/00908320.2012.672293>. Acesso em: 20 mar. 2023. No original: “Not all participants in the Paris MOU are members of the EU. [...] the PSC activities of the non-EU members need to be coordinated”.

⁴⁰⁹ TANAKA, 2019, p. 358; MESQUITA, 2020, p. 39.

⁴¹⁰ São membros do Vinã del Mar MOU: “Argentina, Brasil, Colômbia, Chile, Equador, México, Panamá, Peru, Uruguai, Venezuela, Cuba, Bolívia, Honduras, Guatemala e República Dominicana”. ZANELLA, 2021, p. 231.

⁴¹¹ São membros do Tokyo MOU: “Austrália, Canadá, Chile, China, Fiji, Hong Kong (China), Indonésia, Japão, República da Coreia, Malásia, Ilhas Marshall, Nova Zelândia, Papua Nova Guiné, Peru, Filipinas, Federação Russa, Singapura, Tailândia, Vanuatu e Vietnã”. *Ibid.*, *loc. cit.*

⁴¹² São membros do Caribbean MOU: “Anguilla, Antígua e Barbuda, Aruba, Bahamas, Barbados, Belize, Cuba, Curaçao, Bermudas, Ilhas Virgens Britânicas, Ilhas Cayman, Dominica, Granada, Guiana, Jamaica, Montserrat, Países Baixos, Antilhas Holandesas (foi dissolvido em 10 de outubro de 2010), São Cristóvão e Nevis, Santa Lúcia, São Vicente e Granadinas, Suriname, Trinidad e Tobago, Ilhas Turks e Caicos”. *Ibid.*, *loc. cit.*

⁴¹³ São membros do Mediterranean MOU: “Argélia, Chipre, Egito, Israel, Jordânia, Líbano, Malta, Marrocos, Tunísia e Peru”. *Ibid.*, p. 232.

⁴¹⁴ São membros do Indian Ocean MOU: “Austrália, Bangladesh, Djibouti, França, Eritreia, Etiópia, Índia, Irã, Quênia, Maldivas, Maurício, Moçambique, Mianmar, Omã, Seicheles, Singapura, África do Sul, Sri Lanka, Tanzânia e Iêmen”. *Ibid.*, *loc. cit.*

⁴¹⁵ São membros do Abuja MOU: “Benin, Nigéria, Congo, Senegal, Gabão, Serra Leoa, Gana, África do Sul, Guiné, Gâmbia, Costa do Marfim, Togos, Angola e São Tomé e Príncipe”. *Ibid.*, *loc. cit.*

⁴¹⁶ São membros do Black Sea MOU: “Bulgária, Geórgia, Romênia, Rússia, Turquia e Ucrânia”. *Ibid.*, *loc. cit.*

⁴¹⁷ São membros do Riyadh MOU: “Bahrain, Kuwait, Omã, Qatar, Arábia Saudita e Emirados Árabes Unidos”. *Ibid.*, *loc. cit.*

⁴¹⁸ *Ibid.*, p. 235.

⁴¹⁹ MESQUITA, 2020, p. 40.

levando em consideração as prioridades I e II. O percentual de inspeções do Paris MOU, seguido pelo Tokyo MOU, com previsão de inspeção de 80% dos navios, é um dos fatores que mais o diferencia dos demais Memorandos de Entendimento, cujo percentual é vergonhosamente irrisório se comparado com os outros dois MOUs citados, como, por exemplo, o Vinã del Mar MOU, que prevê a inspeção de apenas 20% dos navios que acessam os portos regionais.⁴²⁰ Os demais Memorandos de Entendimento preveem a mesma porcentagem ou fração ainda menor.⁴²¹ Outro ponto importante que diferencia o Paris MOU dos outros Memorandos de Entendimento diz respeito à vinculação dos Estados-membros. Isso porque, em regra, por se tratar de acordos administrativos,⁴²² as disposições dos demais Memorandos não vinculam as partes signatárias,⁴²³ ao passo que as disposições do Paris MOU são obrigatórias e aplicáveis a todos os Estados-membros, conforme previsão contida na Diretiva 2009/16/CE, situação que pode “pressupor uma abordagem mais harmonizada”.⁴²⁴

Apesar das críticas direcionadas ao Paris MOU, como as dissonâncias entre as fiscalizações realizadas por diferentes Estados-membros,⁴²⁵ evidenciando a falha na tentativa de estabelecer um sistema harmônico, é certo que este Memorando, ainda assim, é o principal mecanismo de controle por parte do Estado do porto, desempenhando um trabalho bastante importante na capacitação dos PSCOs, com a coleta, a análise e o compartilhamento de dados, além de mecanismos de cooperação entre os Estados-membros e outros Memorandos de Entendimento, promovendo uma melhor cultura de prevenção e fiscalização.

4.2.1 A classificação do perfil de risco e a seleção para inspeção das embarcações marítimas

Diariamente, os portos europeus recebem milhares de embarcações marítimas, que são classificadas pelo sistema de informação Thetis (*The Hybrid European Targeting and Inspection System*), gerido pela Agência Europeia da Segurança Marítima, com vistas a definir quais serão submetidas à inspeção pela autoridade do Estado do porto. O sistema Thetis, que

⁴²⁰ ZANELLA, 2021, p. 238.

⁴²¹ Acerca da porcentagem de navios sujeitos à inspeção nos demais Memorandos de Entendimento: Caribbean MOU: 15%; Mediterranean MOU: 15%; Black Sea MOU: 15%; Abuja MOU: 15%; Indian MOU: 10%; Riyadh MOU: 10%. *Ibid.*, *loc. cit.*

⁴²² ÖZÇAYIR, 2009, p. 210.

⁴²³ GRAZIANO, Armando *et al.* **Port State Control inspections in the European Union: Do inspector's number and background matter?**. Nantes: Laboratoire d'Economie et de Management, 2017. Disponível em: <https://shs.hal.science/halshs-01649418/>. Acesso em: 20 mar. 2023.

⁴²⁴ *Ibid.*, p. 4.

⁴²⁵ *Ibid.*

também é interligado com a rede europeia *SafeSeaNet*,⁴²⁶ informa os dados referentes aos navios, aos certificados, às escalas portuárias e aos relatórios de inspeções anteriormente realizadas na região do Paris MOU.⁴²⁷

Um fator bastante importante para a seleção do navio a ser submetido à inspeção é a classificação de seu perfil de risco. Cada embarcação marítima possui seu perfil de risco no sistema de informação, o qual determinará a prioridade de inspeção, o tempo de intervalo entre as vistorias e o tipo de inspeção a ser realizada.⁴²⁸ Os critérios de classificação estão previstos no Anexo VII do Paris MOU⁴²⁹ e levam em consideração diversos parâmetros genéricos e históricos, podendo a embarcação ser classificada como de “alto risco”, “risco padrão” ou “baixo risco”.⁴³⁰

Dentre os parâmetros genéricos, são analisados pela autoridade de controle: i) o tipo da embarcação: por exemplo, se é um petroleiro químico, um navio de passageiros ou um navio graneleiro; ii) a idade do navio, a fim de saber se é superior a doze anos; iii) a bandeira e a sua classificação nas listas (branca, cinza ou preta) do Paris MOU ou a certificação de que se adequa a procedimento instituído pela IMO; iv) a organização de reconhecimento; e v) a companhia à que a embarcação pertence.⁴³¹ Com relação aos parâmetros históricos, são observados dois pontos em específico: primeiro é a análise do número de deficiências registradas em cada inspeção, considerando os dados relativos aos 36 meses anteriores; e em seguida, o número de detenções realizadas dentro desse mesmo prazo.⁴³²

Da análise desses parâmetros é realizado o cálculo das pontuações alcançadas e estabelecido em qual grupo o navio está inserido,⁴³³ se de alto risco, risco padrão ou baixo risco. Além disso, o banco de dados dos perfis de risco é recalculado periodicamente, levando em conta eventuais mudanças após a inspeção ou eventuais modificações nas tabelas de desempenho do Estado da bandeira e/ou das organizações reconhecidas.⁴³⁴ A partir da classificação do perfil de risco do navio, define-se qual será o intervalo da inspeção periódica.

⁴²⁶ PRIETO, Jose Manuel *et al.* Evaluation of Paris MOU Maritime Inspections Using a STATIS Approach. *Mathematics*, [S. l.], v. 9, p. 1-14, 2021. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/354241656_Evaluation_of_Paris_MoU_Maritime_Inspections_Using_a_STATIS_Approach. Acesso em: 20 mar. 2023.

⁴²⁷ SHIP Risk Profile. *Paris MOU*, Paris, [2023?]. Disponível em: <https://www.parismou.org/inspections-risk/library-faq/ship-risk-profile>. Acesso em: 20 mar. 2023.

⁴²⁸ *Ibid.*

⁴²⁹ PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL, 1982.

⁴³⁰ SHIP..., *op. cit.*

⁴³¹ PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL, *op. cit.*, p. 21.

⁴³² *Ibid.*, *loc. cit.*

⁴³³ A calculadora de risco é disponibilizada pelo Paris MOU, o acesso pode ser realizado através do link: <https://www.parismou.org/inspections-risk/ship-risk-calculator>.

⁴³⁴ BANG; JANG, 2012, p. 174.

A organização da graduação das inspeções periódicas tem a seguinte configuração: i) para navios de alto risco, entre 5 e 6 meses após a última inspeção realizada na região do Paris MOU; ii) para navios de risco padrão, entre 10 e 12 meses após a última inspeção realizada na região do Paris MOU; e iii) para navios de baixo risco, entre 24 e 36 meses após a última inspeção realizada na região do Paris MOU.⁴³⁵

Além das inspeções periódicas programadas de acordo com o perfil de risco do navio, há necessidade de inspeções adicionais quando evidenciado algum fator imprevisível ou inesperado, que possa indicar uma ameaça grave à segurança do navio, da tripulação ou do meio ambiente. O Anexo VIII do Paris MOU lista como fatores sujeitos à inspeção adicional, entre outros, navios com deficiência relacionada ao Código ISM pendente (três meses após a emissão da deficiência); embarcações anteriormente detidas (três meses após a detenção); navios operados de maneira a representar perigo; embarcações com problemas relacionados à carga, em especial carga nociva ou perigosa; e navios que possuam certificados emitidos por organização cujo reconhecimento tenha sido retirado desde a última inspeção na região do Paris MOU.⁴³⁶

O programa de seleção ainda se divide de acordo com a prioridade. Os navios de prioridade I correspondem às embarcações que devem ser inspecionadas em razão do término do prazo ou de algum fator preponderante. Como fatores preponderantes, o Anexo VIII do Paris MOU⁴³⁷ cita, a título de exemplo, dentre outros, a colisão ou o encalhe no mar a caminho do porto, caso a embarcação tenha sido acusada de violação das disposições sobre a descarga de substâncias ou efluentes nocivos. Os navios de prioridade II podem ser inspecionados após esgotado o prazo para vistoria ou por exigência do Estado do porto, quando verificado algum fator inesperado que justifique a inspeção.⁴³⁸ Além disso, o Anexo VIII também prevê que, caso não seja realizada a inspeção de alguma embarcação com fatores inesperados, a informação pode ser reportada ao sistema de informação, o que a torna elegível para inspeção em portos futuros como uma inspeção de prioridade II.⁴³⁹

Selecionada determinada embarcação para inspeção, será necessário definir qual modalidade de inspeção aplicável dentre estes três tipos: inspeção inicial, inspeção mais

⁴³⁵ SELECTION scheme. Paris MOU, Paris, [2023?]. Disponível em: <https://www.parismou.org/inspections-risk/library-faq/selection-scheme>. Acesso em: 20 mar. 2023.

⁴³⁶ PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL, 1982, p. 24-26.

⁴³⁷ *Ibid.*, p. 25.

⁴³⁸ SELECTION..., *op. cit.*

⁴³⁹ PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL, *op. cit.*, p. 26.

detalhada e inspeção expandida.⁴⁴⁰ A inspeção inicial começa com a análise das certidões e dos documentos necessários, seguida da verificação das condições gerais e de higiene do navio, a fim de averiguar se as instalações atendem aos padrões internacionalmente aceitos. Por fim, caso alguma irregularidade tenha sido constatada em vistoria anterior, deve-se analisar seu adequado cumprimento.⁴⁴¹

Caso o oficial de controle do Estado do porto observe falta ou invalidade de alguma documentação necessária, se constatar motivos inequívocos, a exemplo de deficiências na estrutura e no casco do navio que possam colocar em risco a integridade da embarcação,⁴⁴² ou receber relatório/reclamação contendo informação de que o navio aparenta estar abaixo do padrão,⁴⁴³ poderá ser realizada inspeção mais detalhada na área inicialmente observada e, caso necessário, poderão ser vistoriados outros compartimentos. conforme as impressões gerais do PSCO. Ho-Sam Bang destaca que a previsão de uma inspeção mais detalhada, em caso de verificação de alguma desconformidade, é uma medida que vai além das previsões contidas na Marpol e em disposições relacionadas ao *port state control* de outras convenções internacionais, as quais apenas determinam a imediata detenção do navio ou seu encaminhamento para um estaleiro mais próximo, para reparos.⁴⁴⁴

A terceira modalidade de inspeção é a inspeção ampliada, a qual, diferentemente da inspeção mais abrangente, que decorre da verificação de alguma inconsistência na inspeção inicial, é direcionada às embarcações consideradas de alto risco e aos navios que possuam mais de 12 anos. A inspeção ampliada deverá incluir a verificação das condições gerais da embarcação, incluindo o elemento humano, quando relevante, nas áreas de risco relacionadas a todos os códigos de vistoria, como documentação (código 01), condições estruturais (código 02), sistemas de emergência (código 04), equipamentos de navegação (código 10), entre outras.⁴⁴⁵ Na análise ampla das condições do navio, compete à autoridade responsável emitir um julgamento profissional e avaliar o grau de profundidade da inspeção em cada área de risco.

Realizada a inspeção, o PSCO deve emitir um relatório da inspeção. No caso de ausência de deficiências, será feito o registro no formulário “A”; caso verificada alguma deficiência, o

⁴⁴⁰ TYPES of Inspection. **Paris MOU**, Paris, [2023?]. Disponível em: <https://www.parismou.org/inspections-risk/port-state-control-inspections-paris-mou/types-inspection>. Acesso em: 20 mar. 2023.

⁴⁴¹ TYPES... [2023?].

⁴⁴² PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL. Port State Control Committee. Instruction 54/2021/03. Guidance on type of inspections. Amsterdam: The Hage, 2021, p. 2. Disponível em: <https://www.parismou.org/sites/default/files/PSCC54-2021-03%20Guidance%20on%20type%20of%20inspectionsREV1.pdf>. Acesso em: 20 mar. 2023.

⁴⁴³ *Ibid. loc. cit.*

⁴⁴⁴ BANG; JANG, 2012, p. 173.

⁴⁴⁵ PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL, *op. cit.*, p. 7.

registro será realizado no formulário “B”. Ambos os resultados também serão registrados no banco de dados do Paris MOU. Além disso, conforme o nível de gravidade da deficiência, o PSCO poderá determinar que essa seja corrigida no prazo de 14 dias ou antes de o navio deixar o porto, caso não represente grave ameaça. No entanto, caso as deficiências verificadas sejam consideradas graves, representando risco à segurança, à saúde ou ao meio ambiente, o oficial de controle emitirá uma ordem de detenção da embarcação, a fim de que sejam realizados os reparos necessários e urgentes, sem os quais o navio não poderá prosseguir viagem.⁴⁴⁶

Esse procedimento de classificação, seleção e inspeção evidencia maior preocupação com as embarcações que compõem o grupo dos navios de alto risco, tanto no que concerne ao interstício das inspeções quanto no que diz respeito ao grau de aprofundamento das vistorias. O regramento, apesar de robusto e bem delimitado, possui margem para interpretação dissonante, uma vez que considerável parcela dos requisitos a serem observados pelo PSCOs é tributária do juízo emitido pelo profissional de avaliação, situação que provavelmente ocasionará resultados dissonantes, a depender dos critérios e dos treinamentos recebidos pelo oficial de controle atuante.

4.2.2 A edição das listas branca, cinza e preta

Além da classificação do perfil de risco das embarcações marítimas e do esquema de seleção dos navios para inspeção, outra ferramenta que visa melhorar a segurança marítima e combater a poluição do meio ambiente marinho é a edição das listas branca, cinza e preta. Anualmente, o Paris MOU publica uma lista com a classificação das bandeiras dos navios, de modo a incluí-los em um dos três grupos acima listados, a depender do desempenho dos navios que arvoram as bandeiras desses Estados durante as inspeções e vistorias realizadas pelo Estado do porto e do número de detenções. Assim, essa classificação tem direta vinculação com a classe do perfil de risco do navio, uma vez que a classificação da bandeira é um dos elementos desse cálculo, tendo em vista que o desempenho da bandeira será avaliado conforme as inspeções das embarcações que navegam sob seu registro.

A cada ano, portanto, é realizada a publicação das listas branca, cinza e preta, as quais levam em consideração o histórico de inspeções e as detenções ocorridas nos três anos anteriores.⁴⁴⁷ Entram em vigor no dia 1º de julho de determinado ano e encerram no dia 30 de

⁴⁴⁶ INSPECTION results. **Paris MOU**, Paris, [2023?]. Disponível em: <https://www.parismou.org/inspections-risk/port-state-control-inspections-paris-mou/inspection-results>. Acesso em: 20 mar. 2023.

⁴⁴⁷ PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL, 1982, p. 21.

junho do ano seguinte,⁴⁴⁸ renovando-se, após, por uma nova listagem. Além desses fatores, apenas bandeiras que obtiveram pelo menos 30 inspeções durante esse lapso temporal podem ser enquadradas em uma das categorias,⁴⁴⁹ de modo que “[...] os Estados de bandeira com menos de 30 inspeções durante o período não receberão o status branco, cinza ou preto nas listas do Paris MOU, mas de uma classe separada não listada”.⁴⁵⁰ Na análise das classificações, a primeira é a lista branca, a qual é composta por Estados de bandeira que alcançaram um bom desempenho no cumprimento das normas internacionais. Por integrarem a lista branca, essas bandeiras são consideradas de baixo risco e, por isso, seus navios são inspecionados de forma menos frequente. Na lista atualmente vigente,⁴⁵¹ a qual compreende o período de julho de 2022 a junho de 2023, há um total de 68 bandeiras, das quais 40 são de Estados que compõem a lista branca. Destas, três são pertencentes aos maiores detentores de frotas de embarcações marítimas de tonelagem de porte bruto:⁴⁵² Libéria, que ocupa o 16º lugar na classificação; Malta, na 17ª posição; e Panamá, o 36º colocado.⁴⁵³

Em seguida, tem-se a lista cinza, que inclui os Estados de bandeira que tiveram desempenho inferior e insatisfatório, insuficiente, portanto, para inclui-los na primeira listagem, tendo cumprido apenas de forma parcial os regramentos internacionais. Por integrarem a lista cinza, esses Estados são considerados de médio risco, fator que implica vistorias mais frequentes nas embarcações que hasteiam suas bandeiras. A lista atualmente vigente conta com

⁴⁴⁸ PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL. Explanatory Notes White, Grey and Black list calculations. In: PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL. **Port State Control**: 40th year of harmonization. [S. l.: s. n.], 2022. p. 52. Disponível em: <https://www.parismou.org/system/files/Explanatory%20notes%20WGB%202022.jpg>. Acesso em: 20 mar. 2023.

⁴⁴⁹ PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL. Flags meeting low risk criteria. In: PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL. **Port State Control**: 40th year of harmonization. [S. l.: s. n.], 2022a. p. 31. Disponível em: <https://www.parismou.org/system/files/Explanatory%20notes%20WGB%202022.jpg>. Acesso em: 20 mar. 2023.

⁴⁵⁰ HASSELLÖV, Ida-Maja; LARSSON, Kjell; SIMOPOULOU, Nefeli; SUNDBLAD, Eva-Lotta. **Use of port State control inspection data from the Paris MoU to assess pressure from shipping on the marine environment**: a study of ships operating in the Baltic Sea region. Gothenburg: Lighthouse Swedish Maritime Competence Centre, 2020, p. 14. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/342105574_Use_of_port_State_control_inspection_data_from_the_Paris_MoU_to_assess_pressure_from_shipping_on_the_marine_environment_A_study_of_ships_operating_in_the_Baltic_Sea_region. Acesso em: 20 mar. 2023. No original: “*Flag States with less than 30 inspections during the period will not be attributed white, grey or black status on the Paris MoU lists, but in a separate class, Not listed*”.

⁴⁵¹ <https://www.parismou.org/sites/default/files/Paris%20MoU%20WGB%20List%2007-2022--06-2023.pdf>

⁴⁵² UNCTAD, 2021, p. 64.

⁴⁵³ PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL. White list. In: PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL. **Port State Control**: 40th year of harmonization. [S. l.: s. n.], 2022c. p. 29-33, p. 29. Disponível em: <https://www.parismou.org/system/files/Explanatory%20notes%20WGB%202022.jpg>. Acesso em: 20 mar. 2023.

20 Estados, quase todos de bandeira de conveniência, como Curaçao (43^a posição), São Vicente e Granadinas (49^o lugar), Serra Leoa (57^a posição) e Tanzânia (61^o lugar).⁴⁵⁴

A última listagem é composta pelas bandeiras da lista preta, atribuída aos Estados que tiveram um péssimo desempenho no cumprimento dos regramentos internacionais, representando, dessa forma, maior risco à segurança marítima, circunstância que, conseqüentemente, eleva a necessidade de inspeções em suas embarcações. Há, na lista negra, diferentemente das anteriores, um escalonamento interno das bandeiras de maior risco, que prevê três subclassificações: bandeira preta de médio risco; bandeira preta de risco médio a alto; e bandeira preta de alto risco.⁴⁵⁵ Ao todo, na listagem atual, a lista preta é composta por 7 bandeiras: Egito, Argélia e Comores, respectivamente 62^o, 63^o e 64^o lugares na lista geral, que integram a categoria de bandeira preta de médio risco;⁴⁵⁶ Albânia (65^a posição), Moldávia (66^o lugar) e Togo (67^a posição),⁴⁵⁷ consideradas bandeiras pretas de risco médio a alto; e, por fim, Camarões, a única bandeira considerada de alto risco, no 68^o lugar.⁴⁵⁸

A análise da lista atualmente vigente pode causar certa estranheza, já que as principais bandeiras de conveniência que atuam no transporte marítimo integram a lista branca, aparentando, assim, baixo risco/ameaça à segurança marítima e ao meio ambiente. No entanto, esse fenômeno acontece, principalmente, em razão do grande número de navios que pertencem a esses registros, como, por exemplo, a bandeira do Panamá, que atualmente ocupa a 36^a posição na lista branca. Entre os anos de 2019 e 2021, período considerado na listagem vigente, suas embarcações foram submetidas a 5.487 inspeções, ao fim das quais 306 foram detidas.⁴⁵⁹ Desse modo, apesar do considerável número de detenções, levando em conta a cifra absoluta do total de inspeções realizadas, em percentual, as detenções representam menos de 10% do total de embarcações vistoriadas, o que justifica sua participação na lista branca. Esse cenário, no entanto, é alterado quando se observam as bandeiras que não possuem frota tão expressiva ou que não atuam com grande frequência na localidade do Paris MOU, de forma que, apesar de poucas inspeções e poucas detenções, em percentuais, representam um grave risco, como é o caso de Camarões, que entre 2019 e 2021 teve 69 embarcações inspecionadas, das quais 15 foram detidas,⁴⁶⁰ o que corresponde a um percentual superior a 20%.

⁴⁵⁴ PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL, 2022c, p. 30.

⁴⁵⁵ *Ibid.*, p. 31.

⁴⁵⁶ *Ibid.*, *loc. cit.*

⁴⁵⁷ *Ibid.*, *loc. cit.*

⁴⁵⁸ *Ibid.*, *loc. cit.*

⁴⁵⁹ *Ibid.*, p. 1.

⁴⁶⁰ *Ibid.*, p. 3.

Dessa forma, pelo critério de classificação do desempenho da bandeira nas listas branca, cinza e preta, há certa facilitação para os Estados que possuem uma frota mais robusta, de forma que a quantidade de detenções pode ser minorada pelo número superior de inspeções positivas em suas embarcações. Diversamente, para os Estados que possuem uma frota menor, o peso da detenção tem peso maior, pois a pouca quantidade de embarcações tende a fazer com que o percentual seja mais elevado.

4.2.3 Análise das detenções realizadas em 2009 e 2022

Realizada a classificação dos perfis de risco dos navios e a seleção das embarcações para inspeção, chega-se à etapa final deste importante trabalho: o resultado das inspeções. Para fins desta pesquisa, optou-se por realizar a análise das detenções realizadas no ano de 2009 (de 1º de janeiro de 2009 a 31 de dezembro de 2009), por conter os dados mais antigos disponíveis na base de dados do Paris MOU e também por ser este o ano de adoção do pacote Erika III, bem como no ano de 2022 (de 1º de janeiro de 2022 a 31 de dezembro de 2022), por ser o dado consolidado mais recente disponível na base de dados do Paris MOU.

Além disso, considerando que o trabalho se restringe à análise das embarcações irregulares dotadas de bandeiras de conveniência e que não há uma lista formal de Estados de conveniência, optou-se por adotar a lista mantida pela International Transport Workers' Federation (ITF), que reúne os países declarados como de bandeiras de conveniência pelo Comitê de Práticas Justas do órgão, quais sejam:⁴⁶¹ Antígua e Barbuda, Bahamas, Barbados, Belize, Bermudas, Bolívia, Camboja, Ilhas Cayman, Comores, Ilhas Cook, Curaçao, Chipre, Guiné Equatorial, Ilhas Faroé, Registro Internacional Francês, Registro Internacional Alemão, Geórgia, Gibraltar, Honduras, Jamaica, Líbano, Libéria, Malta, Madeira, Ilhas Marshall, República de Maurício, Moldávia, Mongólia, Myanmar, Coreia do Norte, Palau, Panamá, São Tomé e Príncipe, Serra Leoa, São Cristóvão e Névis, São Vicente e Granadinas, Sri Lanka, Tanzânia, Togo, Tonga e Vanuatu.

A seleção e o tratamento de dados foram realizados a partir da base de dados mantida pelo Paris MOU, que contém a lista de todas as embarcações detidas,⁴⁶² a qual foi cotejada com

⁴⁶¹ BANDEIRAS de conveniência. **IFT**, Londres, [2023?]. Disponível em: <https://www.itfglobal.org/pt/sector/seafarers/bandeiras-de-conveni%C3%Aancia>. Acesso em: 20 mar. 2023.

⁴⁶² Para acesso às detenções realizadas no ano de 2009, Cf.: PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL. Detentionlists 2009. **Paris MOU**, Paris, 2009. Disponível em: <https://www.parismou.org/detentions-banning/monthly-detentions/detentionlists-2009>. Acesso em: 20 mar. 2023. Para acesso às detenções realizadas no ano de 2022, Cf.: <https://www.parismou.org/detentions-banning/detentionlists-2023/detentionslists-2022>

a lista de códigos de deficiências do Memorando,⁴⁶³ que, em razão de sua exaustiva descrição e fragmentação, foi sintetizada nos seguintes códigos globais:⁴⁶⁴ 01 – Certificados e Documentações; 02 – Condições Estruturais; 03 – Condições de resistência à água e às intempéries; 04 – Sistemas de Emergência; 05 – Comunicação por Rádio; 06 – Operações de Carga (Incluindo Equipamentos); 07 – Segurança Contra Incêndios; 08 – Alarmes; 10 – Segurança de Navegação; 11 – Aparelhos de Salvamento; 12 – Produtos Perigosos; 13 – Propulsão e Máquinas Auxiliares; 14 – Prevenção da Poluição; 15 – ISM Code; 16 – ISPS Code; 18 – Convenção do Trabalho Marítimo (2006); 99 – Outros.

Os códigos seguiram os exatos comandos globais do Paris MOU, com as respectivas numerações e nomenclaturas, os quais serão analisados na sequência, com a exceção do código “18”, que trata dos direitos e das proteções mínimas para os marítimos, conforme parâmetros estabelecidos pela Convenção do Trabalho Marítimo, portanto não faz referência direta à segurança marítima. Os demais códigos, em grande parte, são destinados à promoção da segurança marítima e, por essa razão, serão ponderados neste estudo. Ademais, aos casos em que, no ato da inspeção, houve a anotação de deficiência sem correspondente ou não prevista de forma expressa na lista de códigos de deficiências do Paris MOU, foi atribuído o código “99”.

A análise, portanto, centraliza-se no número de embarcações detidas nos portos da região do Paris MOU durante os anos de 2009 e 2022, levando em conta somente as deficiências que ocasionaram a detenção nos respectivos anos, a fim de verificar se houve alguma melhora em relação à quantidade de embarcações detidas e à classificação das deficiências que ocasionaram a detenção do navio. Com isso, buscou-se observar se houve a manutenção ou alteração das deficiências verificadas. Desse modo, serão analisados nos anos de 2009 e 2022, os dados referentes à bandeira (*flag*) e as deficiências que ocasionaram a detenção (*deficiencies reason of detention*):

⁴⁶³ PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL. List of Paris MoU deficiency codes. **Paris MOU**, Paris, 2022d. Disponível em: <https://www.parismou.org/list-paris-mou-deficiency-codes>. Acesso em: 20 mar. 2023.

⁴⁶⁴ Por códigos globais, entenda-se: a cada registro de determinada deficiência foi realizada a inclusão dessa em sua categoria principal, de modo a reduzir a quantidade de códigos e facilitar a compreensão da pesquisa. Por exemplo, uma deficiência relacionada à corrosão do deck, ao invés de ser anotada como código 02117, foi incluída à classificação principal “condições estruturais” de código 02.

Figura 1 – Ficha de detenção - Paris MOU

IMO :		Company :	
Name :		Classification society :	
Charterer :		Flag :	
Type	Flag	Gross tonnage	Year of build
General cargo - multipurpose ship	St Vincent and the Grenadines	4610	1981
Last classification survey		Place of survey	
Port of detention	Date of release	Duration of detention	Total of deficiencies
Ceuta	2009-01-20	8 day(s)	8
Nb def	Deficiencies reason of detention	Action taken	Class related
1	Charts	Rectified	No
1	Lifejackets	Rectified	No
1	Other (MARPOL-Annex I)	Rectified	No

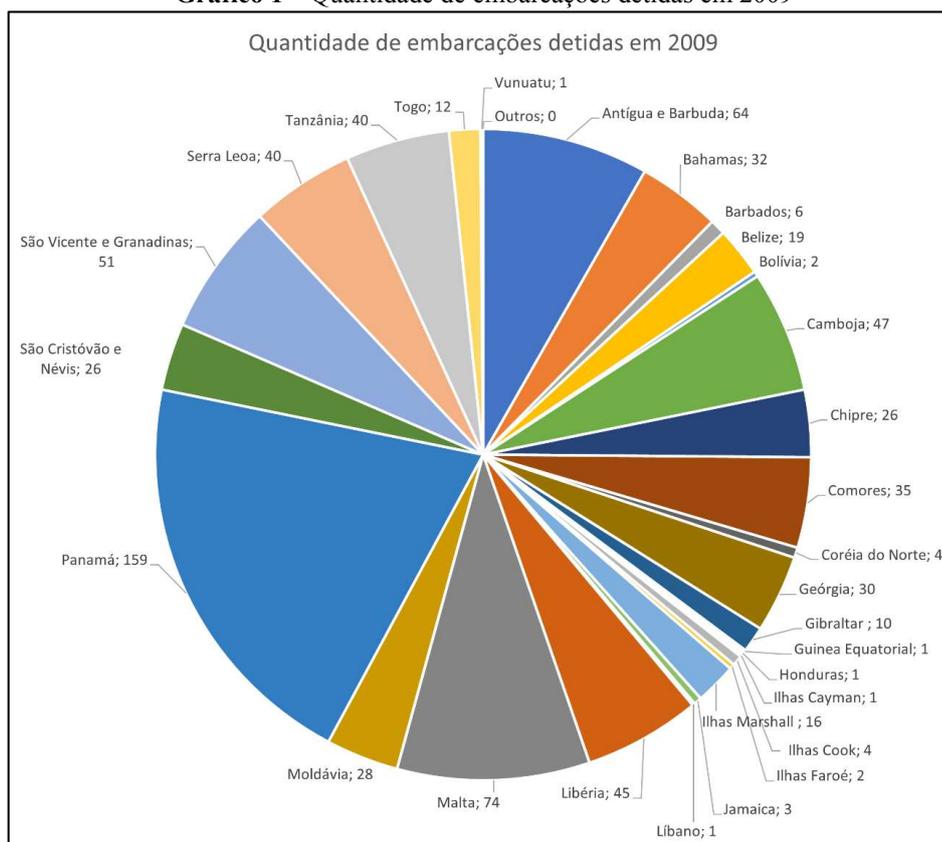
Fonte: Base de dados do Paris MOU.

Além disso, de modo subsidiário, serão analisados os dados consolidados referentes ao total de inspeções realizadas nos anos de 2009 e 2022, bem como o número de banimentos, os ativos e os levantados, desde 1996, por ser este o dado mais antigo disponível no sistema de dados do Paris MOU, até 2009 e após, a contar de 2010 a 2022, de modo a aferir os números globais de banimentos ocorridos na região do Memorando de Entendimento de Paris e se houve alguma alteração nos lapsos temporais seleccionados para estudo.

4.2.3.1 Quantidade de embarcações detidas

O primeiro ponto de análise centra-se na verificação da quantidade de embarcações detidas na região do Paris MOU. Em 2009, ao todo, foram detidos 743 navios irregulares que hasteavam bandeiras de conveniência. Dentre os Estados listados no tópico anterior, a bandeira com maior número de navios detidos foi a do Panamá, com 159 embarcações, seguido por Malta, com 74 navios, por Antígua e Barbuda, com 64, e por São Vicente e Granadinas, com 51 navios. Os demais Estados atingiram números inferiores.

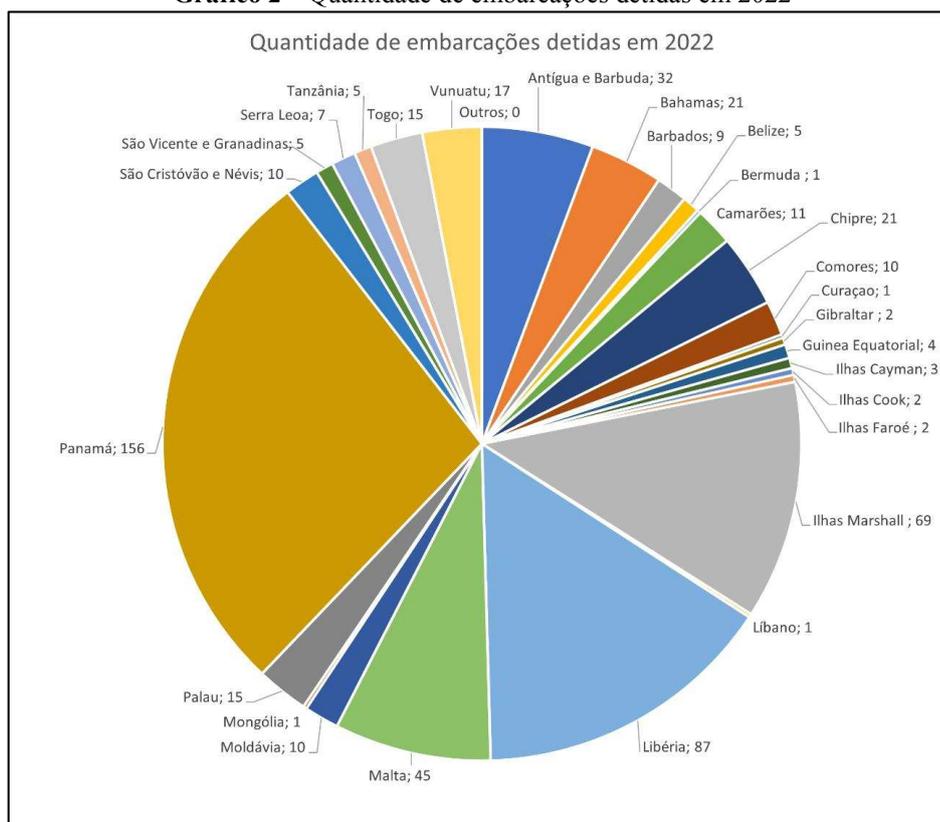
As informações referentes à quantidade das detenções individuais de cada bandeira estão expressas no Gráfico 1, no qual “outros” descreve o grupo de Estados que não tiveram detenções em 2009 na região do Paris MOU:

Gráfico 1 – Quantidade de embarcações detidas em 2009

Fonte: elaborado pela autora, com informações da Base de dados do Paris MOU.

Nos dados referentes ao ano de 2022, nota-se uma alteração na quantidade de embarcações detidas na região do Paris MOU, na qual foram retiradas 567 embarcações irregulares dotadas de bandeiras de conveniência. Na liderança dos navios está a bandeira do Panamá, com 156 embarcações, seguido por Libéria, com 87 navios, Ilhas Marshall, com 69, e Malta, com 45 embarcações. Nessa primeira análise, nota-se uma modificação nos principais atores: em 2009, Malta era a segunda bandeira de conveniência com mais detenções, mas, no entanto, em 2022, acabou ultrapassada por Libéria e Ilhas Marshall, bandeiras que não tinham tanta relevância numérica na primeira análise.

Da mesma forma, as informações referentes à quantidade de detenções individuais de cada bandeira estão sinalizadas no Gráfico 2, a seguir, no qual “outros” diz respeito ao grupo de Estados que não tiveram detenções no ano de 2022 na região do Paris MOU:

Gráfico 2 – Quantidade de embarcações detidas em 2022

Fonte: elaborado pela autora, com informações da Base de dados do Paris MOU.

Além da alteração dos principais atores, com exceção da bandeira do Panamá, é possível observar uma modificação nas bandeiras que anteriormente, em 2009, tiveram participação secundária, como Geórgia e Camboja, com 30 e 47 detenções, respectivamente, as quais, em 2022, sequer aparecem no gráfico. Outro ponto importante é a redução no número de detenções de 2009 para 2022, de aproximadamente 22,5%, a qual pode ser creditada à diminuição das inspeções totais realizadas pelo Paris MOU, que passaram de 24.186⁴⁶⁵ em 2009 para 17.303⁴⁶⁶ em 2022.

A redução da quantidade de vistorias pode ter sido ocasionada, entre outros fatores, pela diminuição das bandeiras consideradas de alto risco, uma vez que, em 2009, havia 24 bandeiras assinaladas na lista preta,⁴⁶⁷ número que em 2022⁴⁶⁸ foi reduzido para 7.⁴⁶⁹ Dessa forma, as

⁴⁶⁵ PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL. Port State Control in the offing. Annual Report. [S. l.: s. n.], 2009b, p. 18 Disponível em: https://www.parismou.org/sites/default/files/gecorrigeerd%20jaarverslag%202009_0.pdf. Acesso em: 20 mar. 2023.

⁴⁶⁶ O Paris MOU conta com a Company Performance Calculator em sua página oficial. Disponível em: <https://www.parismou.org/inspection-search/inspection-search>. Seleção de pesquisa de 01/01/2022 a 31/01/2022.

⁴⁶⁷ PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL, 2009b, p. 29.

⁴⁶⁸ O lapso temporal da lista de desempenho da bandeira é abrangido por julho de 2022 a junho de 2023. PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL, 2022b.

⁴⁶⁹ *Id.*, 2022c, p. 3.

circunstâncias podem ter influído nesse dado, considerando que a bandeira é um dos fatores em jogo para determinar o perfil de risco das embarcações, bem como que, quanto menos embarcações de alto risco, menor é a necessidade de inspeções periódicas com curto espaço de tempo, tendo em vista que embarcações de risco padrão e baixo possuem uma periodicidade mais dilatada, podendo o intervalo entre as inspeções chegar a 12 meses no primeiro caso, e a 36 meses no segundo.

Além disso, outro dado que chama a atenção é a quantidade de banimentos realizados até 2009 e após esse marco, até 2022,⁴⁷⁰ representando um aumento de 18%⁴⁷¹ no número total de embarcações banidas temporária ou definitivamente na região do Paris MOU. Da análise realizada, portanto, é possível inferir que, apesar da redução das inspeções e detenções, houve aumento na aplicação do regramento de banimento às embarcações irregulares, uma das medidas mais drásticas prevista pela Diretiva 2009/16/CE, e, em contrapartida, uma redução da quantidade de bandeiras classificadas na lista preta, apontando para o possível melhoramento da atividade de inspeção e fiscalização, de forma a pressionar a adoção das adequações necessárias pelas embarcações marítimas.

Outro fator importante é que, conforme mencionado anteriormente, algumas das bandeiras que tiveram considerável atuação em 2009, como Camboja e Geórgia, não tiveram nenhuma detenção e sequer foram objetos de vistoria na região do Paris MOU no ano de 2022. A situação, possivelmente, é devida ao fenômeno conhecido como *region shipping*, que descreve a formação de regiões com menos fiscalização ou com um sistema de fiscalização menos rígido, que atraem determinados grupos de embarcações interessadas em fazer suas operações nessas localidades, por serem mais atrativas aos operadores das embarcações, reduzindo o risco de serem vistoriados, detidos ou até banidos. Por fim, apesar de a bandeira do Panamá ter se mantido ‘vencedora’ em 2009 e 2022, com o ‘prêmio’ do maior número de detenções, um fator relevante também deve ser considerado: essa bandeira é a que mais possui registro de navios, de forma que é esperado que, tendo mais navios sob sua bandeira, maior a possibilidade de as embarcações desse Estado sejam inspecionadas e detidas.

⁴⁷⁰ A quantidade de banimentos é possível ser acessada pelo link: <https://www.parismou.org/detentions-banning/current-bannings>. Acesso em: 20 mar. 2023.

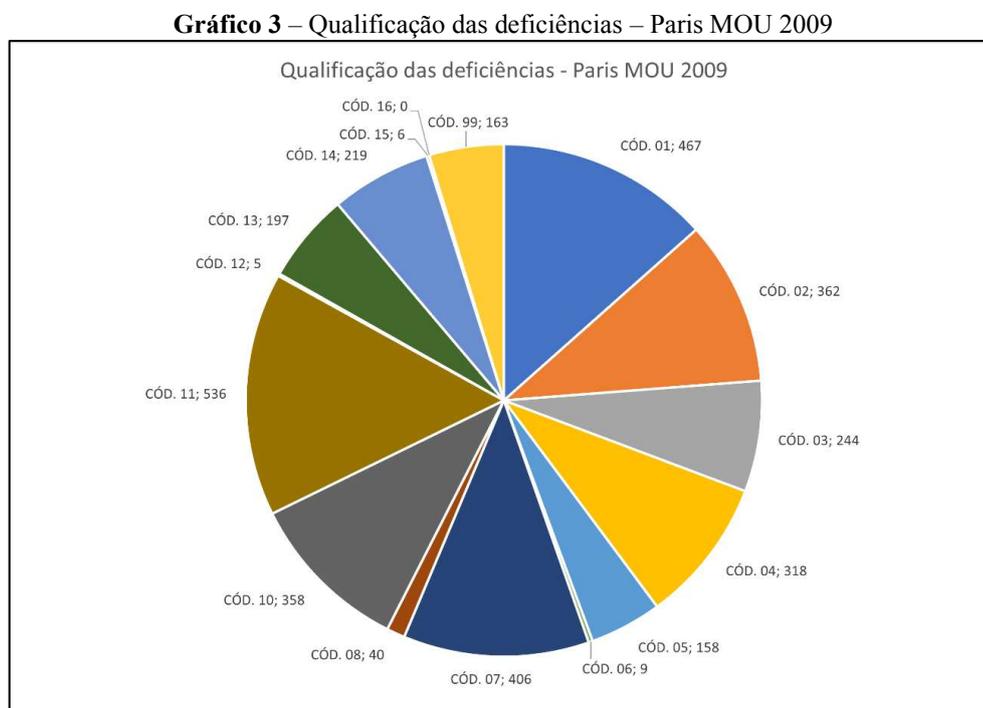
⁴⁷¹ Entre 1996, registro mais antigo de banimento disponível no sistema do Paris MOU, e 2009 foram banidas definitivamente ou de forma temporária 191 embarcações marítimas. Entre 2010 e 2022, foram banidas de forma definitiva ou temporária 232 navios da região do Paris MOU. Destaca-se que foram analisados todos os banimentos registrados, sendo eles ativos ou levantados.

4.2.3.2 Qualificação das deficiências observadas

O segundo ponto a ser analisado nesta pesquisa diz respeito à qualificação das deficiências relacionadas às detenções das embarcações irregulares dotadas de bandeiras de conveniência, uma vez que, para os objetivos deste estudo, é importante analisar quais foram as deficiências verificadas, a fim de constatar a ocorrência de redução ou modificação nas inconsistências verificadas pelo Estado do porto nos anos de 2009 e 2022.

No ano de 2009, as irregularidade que motivaram as 743 detenções pertencem às seguintes categorias: ausência ou falhas na manutenção dos sistemas de salvamento (código 11), com 536 anotações; deficiência de documentos e certificados do navio (código 01), com 467 registros; problemas relacionados à segurança contra incêndio (código 07), com 406 anotações, seguidos pela verificação de falhas estruturais (código 02), com 362 anotações, e pelas deficiências relacionadas à segurança de navegação (código 10), com 358 apontamentos.

No Gráfico 3, a seguir, demonstra-se a divisão das deficiências observadas, em conformidade com seus respectivos códigos, bem como a quantidade de vezes que foram percebidas nos relatórios de detenção referentes ao ano de 2009:

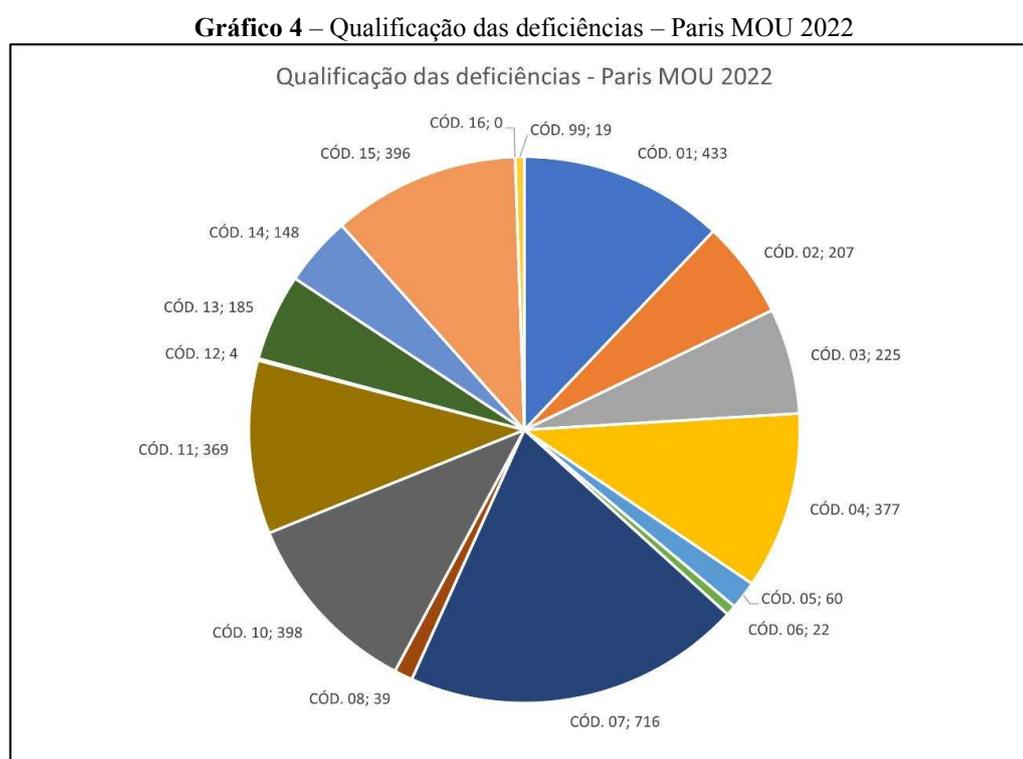


Fonte: elaborado pela autora, com informações da Base de dados do Paris MOU.

Em 2022, é possível perceber uma modificação no escalonamento das categorias das deficiências observadas durante as detenções realizadas, sendo as mais frequentes: as falhas

relacionadas à segurança contra incêndio (código 07), com 716 anotações; seguidas pela deficiência de documentos e relatórios (código 01), com 433 apontamentos; pelas falhas relacionadas à segurança de navegação, com 398 ocorrências; e pelas falhas no sistema ISM (código 15), com 396 anotações.

No Gráfico 4, abaixo, apresenta-se a distribuição das deficiências identificadas, de acordo com seus respectivos códigos, bem como a frequência com que foram relatadas nos registros de detenção referentes ao ano de 2022:



Fonte: elaborado pela autora, com informações da Base de dados do Paris MOU.

Em números totais, não houve expressiva alteração da quantidade de deficiências motivadoras das detenções das embarcações, visto que, em 2009, o total de irregularidades constatadas foi de 3.488, havendo apenas um ligeiro aumento em 2022, para 3.598 deficiências. No entanto, considerando que houve uma redução da quantidade de detenções, proporcionalmente, é possível constatar aumento na verificação de irregularidades nas detenções do ano de 2022.

Além do aumento de deficiências constatadas, houve uma notável mudança na preponderância de algumas irregularidades, como o aumento de falhas relacionadas ao Código ISM (código 15), que em 2009 apareceu apenas 6 vezes, passando para o expressivo número de 396 incidências em 2022. O exponencial aumento das deficiências relacionadas ao Código

ISM pode ter como decorrência a inclusão da necessidade de observância às diretrizes voltadas ao PSCOs sobre o Código ISM⁴⁷² nos procedimentos para inspeção das embarcações marítimas, prevista no Anexo VI da Diretiva 2009/16/CE.⁴⁷³ Outra categoria que teve expressivo aumento foram as falhas relacionadas à segurança contra incêndios (código 7), que passaram de 406 em 2009 para 716 em 2022.

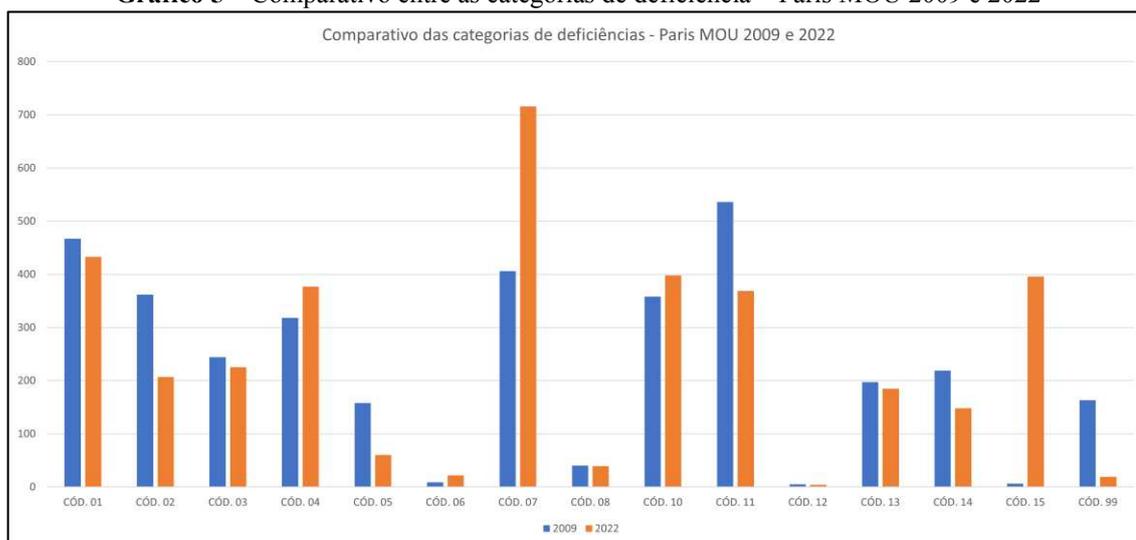
Nos saldos positivos, quatro categorias de deficiências ganharam destaque. A primeira diz respeito aos defeitos estruturais (código 2), que em 2009 correspondiam a 362 apontamentos, um dos mais altos naquele ano, tendo sofrido um declínio para 207 menções em 2022, uma redução de aproximadamente 42,8%. A expressiva redução no número de deficiências relacionadas às questões estruturais, no particular dos casos analisados nesta pesquisa, representa um ponto bastante positivo, uma vez que, tanto no petroleiro Erika como no Prestige, os sinistros foram ocasionados principalmente pelos defeitos existentes em sua estrutura. Assim, a redução expressiva de detenções de embarcações irregulares dotadas de bandeira de conveniência com falhas estruturais aponta para uma possível melhora no condicionamento dessas embarcações.

A segunda irregularidade que experimentou considerável redução no ano de 2022 foram os defeitos relacionados aos aparelhos de salvamento (código 11), que em 2009 correspondiam a 536 incidências, passando para 369 anotações em 2022, uma redução de aproximadamente 31,2%. Em seguida observa-se considerável diminuição na quantidade de defeitos referentes à comunicação por rádio (código 05), que somavam 158 incidências em 2009, passando para 60 anotações no último ano analisado, uma diminuição de 62,1%. Por fim, a quarta categoria que teve notável redução foram as deficiências ligadas à prevenção da poluição (código 14), que somavam 219 anotações em 2009 e chegaram ao patamar de 148 anotações em 2022, uma minoração de aproximadamente 32,5%.

No Gráfico 5, tem-se uma visão geral dos dados e da classificação das categorias de deficiências, além da comparação entre as informações de 2009 e 2022:

⁴⁷² O guia atualmente aplicável pode ser acessado pelo seguinte link: <https://www.parismou.org/sites/default/files/PSCC55-2022-09%20Guidelines%20on%20the%20ISM%20code%20rev12.pdf>.

⁴⁷³ UNIÃO EUROPEIA, 16/2009.

Gráfico 5 – Comparativo entre as categorias de deficiência – Paris MOU 2009 e 2022

Fonte: elaborado pela autora, com informações da Base de dados do Paris MOU.

Nesse cenário, considerando os resultados de ambas as análises, é possível constatar uma alteração/modificação relativa a três pontos centrais: a redução do número de detenções em 2022, o aumento proporcional das deficiências motivadoras de detenções em 2022, a modificação nas principais deficiências constatadas no exercício de inspeção pelo Estado do porto.

Quanto ao primeiro ponto, verificou-se, portanto, uma redução considerável no número de detenções entre o ano de 2009 e o ano de 2022, de aproximadamente 22,5%, circunstância que pode apontar para uma possível melhoria na conformidade e na segurança dessas embarcações ao longo do tempo.

Em contrapartida, em atenção ao segundo ponto, considerando a redução de detenções ocorridas em 2022, é notável o aumento no percentual de deficiências motivadoras das detenções analisadas, próximo a 14,04%, resultado que pode estar relacionado ao aprimoramento do sistema de vistorias e inspeções, considerando os regramentos trazidos pelos pacotes legislativos estudados anteriormente.

Além disso, nota-se uma modificação nas principais deficiências observadas durante as inspeções que ocasionaram as detenções analisadas, destacando-se o aumento no número de deficiências relacionadas aos sistemas de segurança contra incêndio e ao código ISM. Por outro lado, houve considerável redução no número de detenções motivadas por deficiências estruturais, por falha nos sistemas de comunicação por rádio e por incorreções relacionadas à prevenção à poluição. A elevação das falhas pode ter relação com o maior enrijecimento das normativas a serem observadas pelos PSCOs quando da inspeção pelo Estado do porto, premissa que fundamenta também a melhoria nas áreas de verificação relacionadas às

deficiências em destaque em 2009, as quais são de grande relevância, especialmente considerando as deficiências observadas nos naufrágios estudados, que ocasionaram a adoção dos pacotes legislativos no âmbito da UE.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A proteção dos mares e a manutenção da preservação do meio ambiente marinho são preocupações, em regra, compartilhadas por todos os indivíduos. A marca dos grandes naufrágios que macularam a história, dos quais se reserva grande parte aos navios de conveniência e *substandards*, abre espaço para maior reflexão, por parte dos Estados, sobre as medidas necessárias para a prevenção de novos desastres. Diante do grave risco ocasionado por embarcações que não possuem os padrões mínimos de segurança marítima (*maritime safety*) internacionalmente exigidos, do exíguo ou inexistente exercício de fiscalização e controle pelo Estado da bandeira e, ainda, da impotência da IMO, enquanto principal organismo de produção normativa, para impulsionar o adequado e harmônico cumprimento de suas normativas pelos Estados-membros, fazem-se necessárias a renovação e a exploração de meios que supram essas lacunas.

Dentro do sistema jurídico da UE, o rompante que determinou essa alteração foram os naufrágios dos petroleiros Erika e Prestige, momento em que se determinou o fim da tolerância com acidentes dessa natureza (COM (2000) 142 final). Em decorrência dos eventos, foram implementados instrumentos visando, principalmente, ao melhoramento das atividades de monitoramento, fiscalização e controle por parte dos Estados do porto, diante das insuficientes regulamentações existentes no âmbito da União e da IMO, motivando a criação e aplicação de medidas normativas emancipatórias ao conjunto de normativas mantido pela Organização.

Na pesquisa, observou-se o grande impacto que os naufrágios dos petroleiros Erika e Prestige causou na opinião pública, o qual se refletiu nas prioridades e nos direcionamentos adotados pela política legislativa da UE e também nos poderes Judiciários domésticos envolvidos (França e Espanha). A ânsia por entregar uma resposta à sociedade, especialmente no julgamento do caso Prestige, abre espaço para debates sobre a efetiva responsabilização dos envolvidos ou a ocorrência de simples opção por um mero bode expiatório – o mais fraco da relação, obviamente – para apaziguar os ânimos e entregar a tão importante ‘solução’ ao caso emblemático. Por outro lado, como saldo positivo, no caso Erika, houve ainda a modificação no sistema jurídico francês, com a inclusão de uma espécie autônoma de indenização quanto aos danos ecológicos, positivada no art. 1247 do Código Civil francês.

Além disso, verificou-se no segundo capítulo que as mudanças ocasionadas pelo caos refletiram também no posicionamento da UE diante das embarcações marítimas *substandards*, especialmente daquelas dotadas de bandeiras de conveniência, para as quais foram prescritas diversas medidas de natureza preventiva, como o plano de aceleração do prazo-limite para a

eliminação de petroleiros de casco simples, a criação da Agência de Segurança Marítima da UE e o fortalecimento do controle exercido pelo Estado do porto (*port state control*).

Quanto ao exercício do *port state control*, ferramenta sobre a qual se debruçou o último capítulo do trabalho, notou-se a importância de que se reveste o mecanismo, na medida que sua utilização possibilita um exercício externo e complementar, a ser exercido pelo Estado do porto, emancipando-se da limitada autoridade do Estado da bandeira e contribuindo ativamente no impulsionamento da adequação das embarcações irregulares. Observou-se, no entanto, que, mesmo dentro de um sistema regionalizado, o exercício do controle pelo Estado do porto não é isento de contratempos, exigindo uma postura dinâmica por parte da UE para uniformização e harmonização da aplicação das normativas pelos Estados-membros, de modo que sejam o mais padronizadas possível.

Apesar de não ter sido objeto específico de estudo neste trabalho, verificou-se que algumas produções científicas fazem referência à existência de diferença entre as abordagens nos portos dos Estados-membros, no exercício do *port state control*, situação que pode ocasionar a formação de portos de conveniência entre os Estados-membros, e que representa uma preocupação bastante relevante para a União Europeia, na tentativa de promover uma melhor harmonização dos procedimentos a serem observados no exercício do controle pelo Estado do porto e da adoção de mesmo grau de comprometimento de cada Estado-membro.

A autonomia que o controle pelo Estado do porto viabiliza, especialmente no que concerne aos requisitos que devem ser cumpridos pelos navios que acessam os portos da UE, os quais englobam todo o rol normativo internacional a que o Estado do porto está vinculado – e, aqui, destacam-se as convenções tratadas no primeiro capítulo, as quais devem ser cumpridas por navios que arvoem bandeiras de Estados signatários ou não – contribui para um estabelecimento do padrão mínimo exigido para os navios que pretendam operar e acessar os portos da UE, afastando, por outro lado, embarcações que não cumpram com os *standards* necessários.

Além disso, verificou-se que o procedimento de inspeção utilizado pelo Estado do porto e a classificação das embarcações marítimas de acordo com os riscos que representam (baixo risco, médio risco e alto risco) são elementos estimuladores da conformação das embarcações aos padrões exigidos, especialmente diante da possibilidade de detenção e de banimento (temporário e definitivo) dos portos da UE.

Apesar da possível estimulação de maior conformidade das embarcações *sub standards*, um dos elementos que chamou atenção durante o desenvolvimento deste trabalho foi o método

de seleção utilizado pelo Paris MOU, pois dentre outros requisitos observados para a escolha da embarcação a ser vistoriada e o lapso entre as inspeções, tem-se o perfil de risco, o qual é resultado da soma de alguns fatores, dentre eles a classificação da bandeira da embarcação dentre as listas branca, cinza e preta. No entanto o cálculo para a classificação da bandeira, de forma simplificada, observa o número de vistorias e o número de detenções que embarcações que determina bandeira sofreu nos últimos três anos. O cálculo, contudo, pode transmitir uma compreensão mascarada sobre a bandeira, ocasionado um certo favorecimento às bandeiras que possuem uma frota maior de navios, como Panamá, que, apesar do grande número de detenções, considerando o elevado número de navios em sua frota acaba ocorrendo a diluição desse número, refletindo em um status, ainda assim, positivo para a bandeira. A repercussão dessa situação ocorre, conforme já dito, na seleção de navios e na frequência das inspeções, de modo que o caráter positivo da bandeira favorece um patamar reduzido de vistoria de suas embarcações marítimas.

Dessa forma, no plano teórico, conclui-se que as modificações realizadas na política de segurança marítima da União Europeia apresentam contornos de maior proatividade e emancipação da União na adoção de medidas pertinentes à preservação e proteção de suas águas, suprimindo a carência do exercício de inspeção e controle de competência por parte do Estado da bandeira e implementando mecanismos que, potencialmente, viabilizam o impulsionamento de adequação aos *standards* mínimos de segurança marítima por embarcações irregulares, especialmente as dotadas de bandeiras de conveniência.

Importa, no entanto, verificar as questões práticas que esta pesquisa se propõe a analisar por meio da compilação dos resultados das inspeções disponíveis na base de dados do Paris MOU. Da comparação entre os resultados das detenções de navios de conveniência na região do Paris MOU entre os anos de 2009 e 2022, verificou-se, em números absolutos, uma redução da quantidade de embarcações detidas em 2022, que passou de 743 navios detidos em 2009 para 567 embarcações nos dados mais recentes.

Além disso, quanto aos dados qualitativos das detenções analisadas, nos quais se verificou a classificação das deficiências que motivaram as detenções, em números absolutos, constatou-se um tênue aumento no ano de 2022, com o total de 3.598 deficiências motivadoras, em contraponto com as 3.488 deficiências motivadoras observadas em 2009. No entanto, é possível observar uma modificação de categoria nas principais deficiências verificadas durante os anos de 2009 e de 2022, havendo um aumento, em 2022, do número de deficiências relacionadas aos sistemas de segurança contra incêndios e ao sistema ISM. Por outro lado, nota-

se considerável redução no número de deficiências motivadas por deficiências estruturais, por falha nos sistemas de comunicação por rádio e de incorreção relacionada à prevenção à poluição.

Em análise dos dados mais notórios, evidenciou-se um considerável aumento do número de deficiências relacionadas ao sistema ISM, que passou de 6 apontamentos em 2009 para 396 anotações nos dados recentes. É possível que a considerável elevação no número de incidências de falhas relacionadas ao ISM tenha relação com a necessidade de observância das diretrizes sobre o Código ISM voltadas aos PSCOs nos procedimentos de inspeção das embarcações marítimas previstos no Anexo VI da Diretiva 2009/16/CE, bem como com o aprimoramento do sistema das vistorias e inspeções realizadas pelo Estado do porto, considerando os novos regramentos.

Além disso, verificou-se uma notória diminuição no número de detenções motivadas por deficiências estruturais, que passou de 362 apontamentos em 2009 – um dos mais altos naquele ano – para 207 incidências em 2022, uma redução de aproximadamente 42,8%. O resultado dessa redução tem bastante relevância, especialmente considerando os casos analisados nesta pesquisa, pois ambos possuíam graves problemas estruturais, e aponta para uma possível melhora no condicionamento das embarcações pertencentes ao grupo analisado.

Da análise dos dados das detenções de embarcações guarnecidas por bandeiras de conveniência realizadas na região do Paris MOU nos anos de 2009 e 2022, conclui-se que, em números absolutos, não houve notória modificação dos resultados, os quais sofrem inegável influência das alterações nos regramentos de vistoria e inspeção realizadas pelo Estado do porto, tendo em vista os novos parâmetros e bases normativas, sendo um fator que dificulta uma verificação mais precisa. No entanto, também em decorrência desse enrijecimento normativo, verificam-se possíveis pontos de melhoramento nos dados mais recentes, em categorias bastante relevantes para esta pesquisa, como a diminuição de deficiências estruturais e de falhas relacionada à prevenção à poluição.

Portanto, confirma-se parcialmente a hipótese desta pesquisa, no sentido de que, da análise teórica e dos dados verificados, nota-se uma tênue melhora na adequação de embarcações irregulares dotadas de bandeiras de conveniência aos *standards* mínimos de segurança marítima previstos internacionalmente. Sob o prisma que se adotou na análise dos dados do Paris MOU, as expectativas ficaram aquém do esperado, no entanto não se pode ignorar os reflexos do fortalecimento do sistema de *port state control* e das melhorias observadas.

A necessidade de reflexão sobre o aprimoramento de sistemas que viabilizem um impulsionamento na adequação de embarcações irregulares, especialmente das embarcações de conveniência, em razão de sua característica negativa de carência de controle por parte do Estado da bandeira, é elemento central para a conservação da integralidade do meio ambiente marinho e dever de todos os indivíduos, de forma que possa aprender com os trágicos acontecimentos que marcaram nosso passado e transformaram nosso presente, sem que seja necessário novos desastres para pensarmos no futuro.

REFERÊNCIAS

A SHORT history of the Paris MoU on PSC. **Paris MOU**, Paris, [2023?]. Disponível em: <https://www.parismou.org/about-us/history>. Acesso em: 20 mar. 2023.

ACCIOLY, Hildebrando. **Manual de direito internacional público**. 24 ed. São Paulo: Saraiva Educação, 2019.

BANDEIRAS de conveniência. **IFT**, Londres, [2023?]. Disponível em: <https://www.itfglobal.org/pt/sector/seafarers/bandeiras-de-conveni%C3%Aancia>. Acesso em: 20 mar. 2023.

BANG, Ho-Sam; JANG, Duck-Jong. Recent Developments in Regional Memorandum of Understanding on Port State Control. **Ocean Development & International Law**, [S. l.], v. 43, n. 2, 170-187, 2012. Disponível em: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/00908320.2012.672293>. Acesso em: 20 mar. 2023.

BEIRÃO, André Panno. Segurança no mar: que segurança? *In*: BEIRÃO, André Panno; PEREIRA, Antônio Celso Alves. **Reflexões sobre a Convenção do Direito do Mar**. Brasília: Funag, 2014, p. 127-166.

BOCK, Bernardo da Conceição. **Política Europeia de Segurança Marítima**. 2017. 143 f. Dissertação (Mestrado em Direito Internacional e Relações Internacionais) – Universidade de Lisboa, Lisboa, 2017. Disponível em: https://repositorio.ul.pt/bitstream/10451/31882/1/ulfd133634_tese.pdf. Acesso em: 20 mar. 2023.

BOLDRIN, Francesco. **La sicurezza delle attività marittime e l'assetto organizzativo delle operazioni portuali e dei servizi tecnico-nautici**. 2018. Tese (Doutorado em Direito internazionale, dell'Unione Europea, comparato, dell'economia e dei mercati) – Universidade de Bologna, Bologna, 2018. Disponível em: <http://amsdottorato.unibo.it/8698/>. Acesso em: 20 mar. 2023.

BORCHARDT, Klaus-Dieter. **O ABC do direito da União Europeia**. Bruxelas: Comissão Europeia, 2016. Disponível em: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/5d4f8cde-de25-11e7-a506-01aa75ed71a1/language-pt>. Acesso em: 20 mar. 2023.

CABO, Almudema de. “Fue probablemente el mayor acto de amor colectivo en defensa de la naturaleza”: 20 años del Prestige, la mayor catástrofe ambiental de la historia de España. **BBC Mundo**, [S. l.], 13 nov., 2022. Disponível em: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-63588107>. Acesso em: 20 nov. 2023.

CALIXTO, Robson José. **Incidentes marítimos: história, direito marítimo e perspectivas num mundo em Reforma da Ordem Internacional**. São Paulo: Aduaneiras, 2004.

CAMÕES, Luís Vaz. **Os Lusíadas, poema épico**. [S. l.]: Didot, 1818.

CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de. **Segurança marítima e bandeiras de conveniência: possibilidades de regulação**. Direito marítimo, regulação e desenvolvimento. Belo Horizonte: Fórum, 2011.

COELHO, Nelson Fernando. **Unilateral port state jurisdiction: The quest for universality in the prevention, reduction and control of ship-source pollution.** 2019. (Doctoral Tesis) – Utrecht University, Utrecht, 2019.

COMISSÃO EUROPEIA. **Comunicação nº 142, de 21 de março de 2000.** Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a segurança do transporte marítimo de hidrocarbonetos. Bruxelas: CCE, 2000. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52000DC0142>. Acesso em: 20 mar. 2023.

COMISSÃO EUROPEIA. **Comunicação nº 802, de 6 de dezembro de 2000.** Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre um segundo pacote de medidas comunitárias no domínio da segurança marítima, no seguimento do naufrágio do petroleiro Erika. Bruxelas: CCE, 2002. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52000DC0802>. Acesso em: 20 mar. 2023.

COMISSÃO EUROPEIA. **Comunicação nº 585, de 23 de novembro de 2005.** Terceiro pacote de medidas legislativas em prol da segurança marítima na União Europeia. Bruxelas: CCE, 2005. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52005DC0585>. Acesso em: 20 mar. 2023.

UNIÃO EUROPEIA. Regulamento nº 4.055, de 22 de dezembro de 1986. Aplica o princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos entre Estados-membros e Estados-membros para países terceiros. **Jornal Oficial da União Europeia:** Bruxelas, Nº L 378/1, 31 dez. 1986a. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:31986R4055>. Acesso em: 30 abr. 2023.

UNIÃO EUROPEIA. Regulamento CEE nº 4.056, de 22 de dezembro de 1986. Determina as regras de aplicação aos transportes marítimos dos artigos 85º e 86º do Tratado. **Jornal Oficial da União Europeia:** Bruxelas, Nº L 378/1, 31 dez. 1986b. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:31986R4056>. Acesso em: 30 abr. 2023.

UNIÃO EUROPEIA. Regulamento nº 4.057, de 22 de dezembro de 1986. Relativo às práticas tarifárias desleais nos transportes marítimos. **Jornal Oficial da União Europeia:** Bruxelas, Nº L 378/1, 31 dez. 1986c. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:31986R4057>. Acesso em: 30 abr. 2023.

UNIÃO EUROPEIA. Regulamento nº 4.058, de 22 de dezembro de 1986. Relativo a uma acção coordenada com vista a salvaguardar o livre acesso ao tráfego transoceânico. **Jornal Oficial da União Europeia:** Bruxelas, Nº L 378/1, 31 dez. 1986d. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:31986R4058>. Acesso em: 30 abr. 2023.

CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA. Directiva nº 442, de 15 de julho de 1975. Relativa aos resíduos. **Jornal Oficial da União Europeia:** Bruxelas, Nº L 194/47, 25 jul. 1975. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:31975L0442>. Acesso em: 20 mar. 2023.

CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA. Recomendação do Conselho de 26 de Junho de 1978. Ratifica as convenções sobre a segurança do transporte marítimo (78 / 584 / CEE). **Jornal Oficial do CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA:** Bruxelas, Nº L 194 / 17, 17 jul. 1978.

Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:31978H0584&qid=1688405244301>. Acesso em: 20 mar. 2023.

CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA. Resolução do Conselho de 19 de junho de 1990. Relativa à prevenção dos acidentes causadores de poluição marinha. **Jornal Oficial da União Europeia**: Bruxelas, nº C 206/1, 18 ago. 1990. Disponível em: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:31990Y0818\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:31990Y0818(01)). Acesso em: 20 mar. 2023.

CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA. **Comunicação nº 46, de 15 de junho de 1992**. Livro Verde, relativo ao impacto dos transportes sobre o ambiente: uma estratégia comunitária para um desenvolvimento equilibrado do sector dos transportes. Bruxelas: CCE, 1992a. Disponível em: Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:51992DC0494>. Acesso em: 20 mar. 2023.

CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA. **Comunicação nº 494, de 2 de dezembro de 1992**. Futura evolução da política comum dos transportes. Abordagem global relativa à criação de um quadro comunitário para uma mobilidade sustentável. Bruxelas: CCE, 1992b. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:51992DC0494>. Acesso em: 20 mar. 2023.

CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA. Directiva nº 57, de 22 de novembro de 1994. Relativa às regras comuns para as organizações de vistoria e inspeção dos navios e para as actividades relevantes das administrações marítimas. **Jornal Oficial da União Europeia**: Bruxelas, Nº L 319/20, 12 dez. 1994a. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:31994L0057>. Acesso em: 20 mar 2023.

CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA. Directiva nº 58, de 22 de novembro de 1994. RELATIVA ao nível mínimo de formação dos marítimos. **Jornal Oficial da União Europeia**: Bruxelas, Nº L 319/20, 12 dez. 1994b. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:31994L0058>. Acesso em: 20 mar 2023.

CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA. Directiva nº 21, de 19 de junho de 1995. Relativa à aplicação, aos navios que escalem os portos da Comunidade ou naveguem em águas sob jurisdição dos Estados-membros, das normas internacionais respeitantes à segurança da navegação, à prevenção da poluição e às condições de vida e de trabalho a bordo dos navios (inspeção pelo Estado do porto). **Jornal Oficial da União Europeia**: Bruxelas, Nº L 157/1, 7 jun. 1995. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:31995L0021>. Acesso em: 20 mar 2023.

CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA. **Comunicação nº 66, de 24 de fevereiro de 2003**. Uma política comum de segurança marítima. Bruxelas: CCE, 1993. Disponível em: Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:51993DC0066&qid=1680395283729&from=PT>. Acesso em: 20 mar. 2023.

CONSELHO de Administração. **European Maritime Safety Agency**, [S. l.], 2022. <https://www.emsa.europa.eu/conselho-de-administracao.html>. Acesso em: 20 mar. 2023.

COSTA, José Augusto Fontoura; SOLA, Fernanda. Fragmentação do direito internacional e o caso da convenção das nações unidas sobre o direito do mar e organização marítima

internacional. **Revista do Curso de Mestrado em Direito da UFC**, Fortaleza, v. 30, n. 2, p.109-121.2010. Disponível em: <https://repositorio.ufc.br/handle/riufc/12030>. Acesso em: 20 mar. 2022.

DE DADELEER, Nicolas. L'arrêt Erika: le principe du pollueur-payeur et la responsabilité pour l'élimination des déchets engendrés par le naufrage d'un navire pétrolier. **Journal de Droit Européen**, [S. l.], n. 152, p. 239-240, 2008, Disponível em: <https://dial.uclouvain.be/pr/boreal/object/boreal:143067>. Acesso em: 20 mar. 2023.

EL TRIBUNAL Supremo condena a dos años al capitán del Prestige por delito contra el medio ambiente. **Poder Judicial de Espanha**, Madrid, 26 jan. 2016. Disponível em: <https://www.poderjudicial.es/cgpj/es/Poder-Judicial/Tribunal-Supremo/Oficina-de-Comunicacion/Archivo-de-notas-de-prensa/El-Tribunal-Supremo-condena-a-dos-anos-al-capitan-del-Prestige-por-delito-contra-el-medio-ambiente>. Acesso em: 20 mar. 2023.

ESPAÑA. Ley Orgánica nº 10, de 23 de noviembre de 1995. Código Penal. **Boletín Oficial del Estado**: Madrid, n. 281, p. 33987-34058, 24 nov. 1995. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1995/11/24/pdfs/A33987-34058.pdf>. Acesso em: 20 mar. 2023.

ESPAÑA. Tribunal Superior de Justicia. Audiencia Provincial. SAP C 2641/2013 - ECLI:ES: APC:2013:2641. Ponente: Juan Luis Pía Iglesias. Julgado em: 13 nov. 2013. **CENDOJ**, Madrid, 2013. Disponível em: <https://www.poderjudicial.es/search/AN/openDocument/66d0e9c29889b3fe/20131114>. Acesso em: 20 mar. 2023.

ESPAÑA. Tribunal Supremo. Sala de lo Penal. Roj: STS 11/2016 - ECLI:ES:TS:2016:11. Ponente: Ana Maria Ferrer Garcia. Julgado em: 14 jan. 2016. Madrid: Consejo General del Poder Judicial, 2016. Disponível em: <https://www.poderjudicial.es/stfls/TRIBUNAL%20SUPREMO/DOCUMENTOS%20DE%20INTER%20C3%29S/TS%20Sala%20II%2016%20ene%202016.pdf>. Acesso em: 20 mar. 2023.

ESTRUTURA da Agência. **European Maritime Safety Agency**, [S. l.], 2022. <https://www.emsa.europa.eu/estrutura-da-agencia.html>. Acesso em: 20 mar. 2023.

FERREIRA, Natália de Souza. **O vínculo substancial das bandeiras de conveniência no direito internacional do mar**: a (in)definição como forma abusiva de utilização (1958-2014). 2020. 68 f. Monografia (Graduação em Direito) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2020. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/handle/123456789/218913>. Acesso em: 20 mar. 2023.

FERREIRA, Natália de Souza. **RV: Buzón de sugerencias. Información del caso Prestige**. Mensagem recebida por: <https://mail.google.com/mail/u/0/#sent/FMfcgzGsmhVXDLnZgwCCCgdVNCQNVxWR>, em 18 maio 2023.

FIKRI, Iqbal. **Flag state control**: an overview and its relationship with port state control. 2007. 104 f. Dissertação (Master of Science In Maritime Affairs) – Word Maritime University, Malmö, 2007. Disponível em: https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=1169&context=all_dissertations. Acesso em: 20 mar. 2023.

FOLEY, Vincent J.; NOLANT, Christopher R. The Erika Judgment - Environmental Liability and Places of Refuge: A Sea Change in Civil and Criminal Responsibility that the Maritime Community Must Heed. **Tulane Maritime Law Journal**, [S. l.], v. 3, n. 1, p. 42-72, winter 2008, p. 43. Disponível em: <https://www.hklaw.com/-/media/files/insights/publications/2008/12/the-ierikai-judgment--environmental-liability-and/files/the-erika-judgment--environmental-liability-and-pl/fileattachment/53490.pdf>. Acesso em: 20 mar. 2023

FRANÇA. **Code Civil de 1804**. Paris: Dalloz, 1996.

FRANÇA. Cour de Cassation. Chambre criminelle. **Pourvoi n° 10-82.938**. Décision attaquée: Cour d'appel de Paris 30 mars 2010. Julgado em: 25 set. 2012. Paris: ECLI, 2012. Disponível em:

https://www.courdecassation.fr/decision/61400e5defd934822802c162?search_api_fulltext=188/07%20erika&op=Rechercher%20sur%20judilibre&date_du=&date_au=&judilibre_jurisdiction=all&previousdecisionpage=&previousdecisionindex=&nextdecisionpage=0&nextdecisionindex=1. Acesso em: 20 mar. 2023.

FRANSAS, Anne; NIEMINEN, Enni; SALOKORPI, Mirva; RYTKÖNEN, Jorma. **Maritime safety and security**: Literature review. Kotka: Kymenlaakso University of Applied Sciences. 2012. (Serie Research and Reports, n. 77). Disponível em:

https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/46235/B77_raportti_2.pdf?sequence=3&isAllowed=y. Acesso em: 20 ago. 2022.

FRENCH, Paul; CHAMBERS, Sam. **Oil on Water**: tankers, pirates and the rise of China. 1st ed. London: Bloomsbury Publishing. 2010. Disponível em:

<https://www.perlego.com/book/1991235/oil-on-water-tankers-pirates-and-the-rise-of-china-pdf>.

FRESEN, Elise. **IMO's mandatory Audit Scheme**: an analysis of IMO's enforcement power. 2015. 51 f. Master thesis (Master's Programme in Law of the Sea) – University of Norway, Tromsø, 2015. Disponível em: <https://munin.uit.no/handle/10037/12489?show=full>. Acesso em: 2 mar. 2023.

GONZÁLEZ, Wendy Pena. Personas jurídicas, impunidad y medio ambiente. Un análisis del caso Prestige. **Revista Ceflegal**, [S. l.], n. 210, 135-154, 2018. Disponível em: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6626922>. Acesso em: 20 mar. 2023.

GRAZIANO, Armando; CARIOU, Pierre; WOLFF, François-Charles; MEJIA, Maximo; SCHRÖDER-HINRICHS, Jens-Uwe. **Port State Control inspections in the European Union: Do inspector's number and background matter?**. Nantes: Laboratoire d'Economie et de Management, 2017. Disponível em: <https://shs.hal.science/halshs-01649418/>. Acesso em: 20 mar. 2023.

HASSELLÖV, Ida-Maja; LARSSON, Kjell; SIMOPOULOU, Nefeli; SUNDBLAD, Eva-Lotta. **Use of port State control inspection data from the Paris MoU to assess pressure from shipping on the marine environment**: a study of ships operating in the Baltic Sea region. Gothenburg: Lighthouse Swedish Maritime Competence Centre, 2020. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/342105574_Use_of_port_State_control_inspection_data_from_the_Paris_MoU_to_assess_pressure_from_shipping_on_the_marine_environment_A_study_of_ships_operating_in_the_Baltic_Sea_region. Acesso em: 20 mar. 2023.

HECK, Mariana. A ação normativa da Organização Marítima Internacional e seus instrumentos em face da poluição marítima por óleo causada por navios. **Revista de Direito Internacional**, Brasília, v. 9, n. 3, p. 193-218, 2012. Disponível em: <https://www.publicacoes.uniceub.br/rdi/article/view/2051/1952>. Acesso em: 20 mar. 2023.

HISTORY of SOLAS fire protection requirements. IMO, London, [2019]. Disponível em: <https://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Pages/History-of-fire-protection-requirements.aspx>. Acesso em: 20 mar. 2023.

INSPECTION results. **Paris MOU**, Paris, [2023?]. Disponível em: <https://www.parismou.org/inspections-risk/port-state-control-inspections-paris-mou/inspection-results>. Acesso em: 20 mar. 2023.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)**. London: IMO, 1973. Disponível em: [https://www.imo.org/en/about/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](https://www.imo.org/en/about/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx). Acesso em: 20 mar. 2022.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. Convention 14907. International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage. Conclue Bruxelles le 29 novembre 1969. Registered by the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization on 27 June 1975. *In*: UNITED NATIONS. **Treaty Series**. Brussels: UN, 1975. p. 4-36. Disponível em: <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%20973/volume-973-I-14097-English.pdf>. Acesso em: 20 mar. 2023.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **Resolution A.578(14)**. Guidelines for Vessel Traffic Services. London: IMO, 20 nov. 1985. Disponível em: [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.578\(14\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.578(14).pdf). Acesso em: 230 mar. 2023.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **Resolution A.682(17), adopted on 6 November 1991**. Regional co-operation in the control of ships and discharges. London: IMO, 1991. Disponível em: [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.682\(17\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.682(17).pdf). Acesso em: 20 mar. 2023.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **Resolution A.931(22)**. Guidelines on shipowners' responsibilities in respect of contractual claims for personal injury to or death of seafarers. London: IMO, 2001a. Disponível em: <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.931%2822%29.pdf>. Acesso em: 20 mar. 2023.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **Resolution A.923(22)**. London: IMO, 2002. Disponível em: <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/A.923.pdf>. Acesso em: 20 mar. 2023.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **Transfer of ships between states**. London: IMO, 2004. Disponível em: <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Legal/Documents/MSC.1->

Circ.1140%20-%20Transfer%20Of%20Ships%20Between%20States.pdf. Acesso em: 2 fev. 2022.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **Resolution LEG.3(91)**. Adoption of guidelines on fair treatment of seafarers in the event of a maritime accident. London: IMO, 2006. Disponível em: <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/LEGDocuments/LEG.3%2891%29.pdf>. Acesso em: 2 mar. 2022.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **IMO What it is**. [S. l.: s. n.], [2013?]. Disponível em: https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/About/Documents/What%20it%20is%20Oct%2013_Web.pdf. Acesso em: 20 mar. 2023.

INTERNATIONAL Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL), **IMO**, London, [2019]. Disponível em: [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx). Acesso em: 20 mar. 2023.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **Registration of ships and fraudulent registration matters**. London: IMO, 2019b. Disponível em: <https://www.imo.org/en/OurWork/Legal/Pages/Registration-of-ships-and-fraudulent-registration-matters.aspx>. Acesso em: 20 mar. 2023.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **Analysis of consolidated audit summary reports (CASR)**. London: IMO, 2019c. Disponível em: <https://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/CASRs.aspx>. Acesso em: 20 mar. 2023.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **Identification number schemes**. London: IMO, 2019d. Disponível em: <https://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/IMO-identification-number-scheme.aspx>. Acesso em: 20 mar. 2023.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **Solas XI-2 and the ISPS Code**. London: IMO, 2019e. Disponível em: <https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/SOLAS-XI-2%20ISPS%20Code.aspx>. Acesso em: 20 mar. 2023.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **Port State Control**. London: IMO, 2019f. Disponível em: <https://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/PortStateControl.aspx>. Acesso em: 20 mar. 2023.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **Resolution A. 1155(32), Adopted on 15 December 2021**. Procedures for Port State Control, 2021. London: IMO, 2021. Disponível em: [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/IIIS/Documents/A%2032-Res.1155%20-%20PROCEDURES%20FOR%20PORT%20STATE%20CONTROL,%202021%20\(Secretariat\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/IIIS/Documents/A%2032-Res.1155%20-%20PROCEDURES%20FOR%20PORT%20STATE%20CONTROL,%202021%20(Secretariat).pdf). Acesso em: 20 mar. 2023.

JUSTE-RUÍZ, José. Compensation for pollution damage caused by oil tanker accidents: from “Erika” to “Prestige”. **Aegean Review of the Law of the Sea and Maritime Law**, [S. l.], v. 1, n. 1, p. 37-60, 2010. Disponível em:

https://www.researchgate.net/publication/226697148_Compensation_for_pollution_damage_caused_by_oil_tanker_accidents_from_Erika_to_Prestige. Acesso em: 20 mar. 2023.

KNUDSEN, Olav. F.; HASSLER, Björn. IMO legislation and its implementation: accident risk, vessel deficiencies and national administrative practices. **Marine Policy**, [S. l.], v. 35, n. 2, p. 201-207, mar. 2011. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0308597X10001673>. Acesso em: 20 mar. 2023.

KULCHYTSKY, Anton. **Legal aspects of port state control**. 2013. 99 f. Master thesis (Master's Programme in Maritime Law) – Lund University, Lund, 2013. Disponível em: <https://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordId=3800028&fileId=3800046>. Acesso em: 20 mar. 2023.

MARTINS, Eliane Maria Octaviano. Desenvolvimento sustentável e transportes marítimos. **Revista Direitos Fundamentais & Democracia**, Curitiba, v. 1, 2007. Não paginado. Disponível em: <https://revistaeletronicardfd.unibrasil.com.br/index.php/rdfd/article/view/182/174>. Acesso em: 20 mar. 2023.

MARTINS, Eliane Octaviano. **Curso de Direito Marítimo**. v. 1–3. ed. rev., ampl. e atual. Barueri: Manole, 2008.

MEJIA, Maximo. Maritime Gerrymandering: dilemmas in defening piracy, terrorismo and Other acts of maritime violence. **Journal of International Commercial Law**, [S. l.], v. 2, n. 2, p. 153-175, 2003. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/234022536_Maritime_Gerrymandering_Dilemmas_in_Defining_Piracy_Terrorism_and_other_Acts_of_Maritime_Violence. Acesso em: 30 set. 2022.

MESQUITA, Otavio Horta. **Proteção do meio ambiente marinho**: poluição proveniente dos navios e a problemática dos lugares de refúgio. 2020. 106 f. Dissertação (Mestrado em Direito e Economia do Mar) – Universidade de Nova Lisboa, Lisboa, 2020. Disponível em: https://run.unl.pt/bitstream/10362/111263/1/Mesquita_2020.pdf. Acesso em: 20 mar. 2023.

MEYERS, Herman. The nationality of ships. **American Journal of International Law**, [S. l.], v. 63, n. 1, p. 167-170, 1969. Disponível em: <https://www.cambridge.org/core/journals/american-journal-of-international-law/article/abs/the-nationality-of-ships-by-herman-meyers-foreword-by-d-h-n-johnson-the-hague-martinus-nijhoff-1967-pp-xiii-395-index-gld-42/7E8382CC5750956DE52938086F357F41>. Acesso em: 20 mar. 2022.

MIRA, Ricardo Garcia (org.). **Lecturas sobre el desastre del prestige**: contribuciones desde las ciencias sociales. Galicia: Universidade de Corunã, 2013.

MUKHERJEE, Proshanto K.; BROWNRIGG, Mark. **Farthing on International Shipping**. Berlin, Springer, 2013. Disponível em: <https://link.springer.com/book/10.1007/978-3-642-34598-2>. Acesso em: 20 mar. 2023.

MUNIZ, Rafael. **A nacionalidade do navio à luz da Convenção das Nações Unidas Sobre o Direito do Mar de 1982**: o vínculo efetivo entre o Estado e o navio. 2009. 108 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Jurídicas) – Universidade do Vale do Itajaí, Itajaí, 2009.

Disponível em:

<https://siaiap39.univali.br/repositorio/bitstream/repositorio/1541/1/Rafael%20Muniz.pdf>.

Acesso em: 20 mar. 2023.

NEFFS, Ronbert. Flags That Hide the Dirty Truth. **GPF**, [S. l.], 19 apr. 2017. Disponível em: <https://archive.globalpolicy.org/nations/flags/2007/0419dirtyflags.htm>. Acesso em: 2 fev. 2022.

NESTEROWICZ, Malgorzata Anna. Maritime safety and vessel-source pollution control in European Union context. *In*: KOIVUROVA, Timo et al. (org.). **Understanding and Strengthening European Union-Canada Relations in Law of the Sea and Ocean Governance**. Rovaniemi: University of Lapland Printing Centre, , 2009. p. 507-529.

O QUE é a EMSA? **European Maritime Safety Agency**, [S. l.], 2022.

<https://www.emsa.europa.eu/o-que-e-a-emsa.html>. Acesso em: 20 mar. 2023.

ÖZÇAYIR, Z. Oya. The use of port state control in maritime industry and application of the Paris MOU. **Ocean and Coastal Law Journal**, [S. l.], v. 14, n. 2, p. 201-239, 2009.

Disponível em: <https://core.ac.uk/download/pdf/234108972.pdf>. Acesso em: 20 mar. 2023.

PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL. Sistema regional de PSC para verificação das condições impostas pelas convenções internacionais mais importantes a bordo de embarcações estrangeiras em visita a portos na Europa.. Paris, 1982. Disponível em:

<https://www.parismou.org/sites/default/files/Paris%20MoU%20including%2045th%20amendment.pdf>. Acesso em: 20 mar. 2023.

PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL.

Detentionlists 2009. **Paris MOU**, Paris, 2009a. Disponível em:

<https://www.parismou.org/detentions-banning/monthly-detentions/detentionlists-2009>. Acesso em: 20 mar. 2023.

PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL. **Port State Control in the offing**. Annual Report. [S. l.: s. n.], 2009b. Disponível em:

https://www.parismou.org/sites/default/files/gecorrigeerd%20jaarverslag%202009_0.pdf.

Acesso em: 20 mar. 2023.

PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL. **Vision, mission, strategy, tasks and policy**. Paris: Paris MOU, 2020. Disponível em:

<https://www.parismou.org/sites/default/files/100%20Vision%2C%20Mission%2C%20Strategy%2C%20Tasks%2C%20Risks%20and%20Policy.pdf>. Acesso em: 20 mar. 2023.

PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL. Port State Control Committee. **Instruction 54/2021/03**. Guidance on type of inspections. Amsterdam:

The Hague, 2021. Disponível em: <https://www.parismou.org/sites/default/files/PSCC54-2021-03%20Guidance%20on%20type%20of%20inspectionsREV1.pdf>. Acesso em: 20 mar. 2023.

PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL. Flags meeting low risk criteria. *In*: PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL. **Port State Control: 40th year of harmonization**. [S. l.: s. n.], 2022a. p. 31. Disponível em:

<https://www.parismou.org/system/files/Explanatory%20notes%20WGB%202022.jpg>. Acesso em: 20 mar. 2023.

PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL. Explanatory Notes White, Grey and Black list calculations. *In*: PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL. **Port State Control**: 40th year of harmonization. [S. l.: s. n.], 2022b. p. 52. Disponível em: <https://www.parismou.org/system/files/Explanatory%20notes%20WGB%202022.jpg>. Acesso em: 20 mar. 2023.

PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL. White list. *In*: PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL. **Port State Control**: 40th year of harmonization. [S. l.: s. n.], 2022c. p. 29-33. Disponível em: <https://www.parismou.org/system/files/Explanatory%20notes%20WGB%202022.jpg>. Acesso em: 20 mar. 2023.

PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL. List of Paris MoU deficiency codes. **Paris MOU**, Paris, 2022d. Disponível em: <https://www.parismou.org/list-paris-mou-deficiency-codes>. Acesso em: 20 mar. 2023.

PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL. Organisation. **Paris MOU**, Paris, [2023?]. Disponível em: <https://www.parismou.org/about-us/organisation>. Acesso em: 20 mar. 2023.

PIEIDADE, João. Segurança marítima e os estudos de segurança: revisão da literatura. **Revista Relações Internacionais**, Lisboa, março, p. 11-24, 2018. Disponível em: https://ipri.unl.pt/images/publicacoes/revista_ri/pdf/ri57/RI57_art02_JP.pdf. Acesso em: 30 out. 2022.

PORT State Control. **IMO**, London, [2019]. Disponível em: <https://www.imo.org/en/ourwork/msas/pages/portstatecontrol.aspx>. Acesso em: 20 mar. 2023.

PRIETO, Jose Manuel; AMOR, Victor; TURIAS, Ignacio; ALMORZA, David; PINIELLA, Francisco. Evaluation of Paris MOU Maritime Inspections Using a STATIS Approach. **Mathematics**, [S. l.], v. 9, p. 1-14, 2021. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/354241656_Evaluation_of_Paris_MoU_Maritime_Inspections_Using_a_STATIS_Approach. Acesso em: 20 mar. 2023.

PROCÈS Erika: Consécration du préjudice écologique. **Ministère de la Justice de France**, Paris, 6 jun. 2019. Disponível em: <https://www.justice.gouv.fr/histoire-et-patrimoine-10050/proces-historiques-10411/proces-erika-32469.html>. Acesso em: 20 mar. 2023.

RINGBOM, Henrik. The EU Maritime safety policy and international law. **Publications on ocean development**, [S. l.], v. 64, p. 53-166, 2008. Disponível em: https://brill.com/display/book/9789047444961/Bej.9789004168961.i-602_004.xml. Acesso em: 20 mar. 2023.

RINGBOM, Henrik. The European Union and International Maritime Law - Lessons for the Asia-Pacific Region? **Australian and New Zealand Maritime Law Journal**, [S. l.], v. 30, n. 1, p. 67-77, 2016. Disponível em: <https://research.abo.fi/en/publications/the-european-union-and-international-maritime-law-lessons-for-the>. Acesso em: 20 mar. 2023.

ROJAS, Lia Carolina Barroso. **Open registries and recognized organization: synergy or dysfunction**. 2019. 111 f. Dissertação (Master of Science In Maritime Affairs), World Maritime University, Malmö, 2019. Disponível em: https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=2174&context=all_dissertations. Acesso em: 20 jun. 2023.

SEIA, Maria Cristina Barroso de Aragão. Novas normas de responsabilidade ambiental na União Europeia: implicações para a jurisprudência. **Lusíada**, Porto, n. 1-2, p. 71-86, 2015.

SELECTION scheme. **Paris MOU**, Paris, [2023?]. Disponível em: <https://www.parismou.org/inspections-risk/library-faq/selection-scheme>. Acesso em: 20 mar. 2023.

SHEN, Jian-Hung; LIU, Chung-Ping; CHANG, Ki-Yin; CHEN, Yung-Wei. Ship Deficiency Data of Port State Control to Identify Hidden Risk of Target Ship. **Jornal of Maritime Science and Engineering**, [S. l.], v. 9, n. 10, 2021. Não paginado. Disponível em: <https://www.mdpi.com/2077-1312/9/10/1120>. Acesso em: 20 mar. 2023.

SHIP Risk Profile. **Paris MOU**, Paris, [2023?]. Disponível em: <https://www.parismou.org/inspections-risk/library-faq/ship-risk-profile>. Acesso em: 20 mar. 2023.

SILVA, Ana Carolina Carlucci da. **Responsabilidade civil internacional e compensação nos casos de poluição por derramamento de petróleo no transporte marítimo por navios**. 2017. 152 f. Dissertação (Mestrado em Direito) – Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Franca, 2017. Disponível em: <https://www.franca.unesp.br/Home/Pos-graduacao/Direito/ana-carolina-carlucci-da-silva.pdf>. Acesso em: 20 mar. 2023.

SILVA, Marcos Edmar Ramos Alvares da; TOLEDO, André de Paiva. Vínculo substancial e as bandeiras de conveniência: consequências ambientais decorrentes dos navios com registros abertos. **Revista de Direito Internacional**, Brasília, v. 13, n. 2, p. 159-177, 2016. Disponível em: <https://www.publicacoesacademicas.uniceub.br/rdi/article/view/4024>. Acesso em: 30 jun. 2022.

SILVA, Sandra Cristina da Rocha e. **Naufração do Prestige: os implicados**. 2009. 110 f. Dissertação (Mestrado em Medicina de Catástrofe) – Universidade do Porto, Porto, 2009. Disponível em: <https://repositorio-aberto.up.pt/bitstream/10216/20020/2/Naufrgio%20do%20Prestige%20%20Os%20Implicados.pdf>, Acesso em: 20 mar. 2022.

SOMERS, Eduard; GONSAELES, Gwendoline. The consequences of the sinking of the MS Erika in European waters. **Journal of Maritime Law and Commerce**, [S. l.], v. 41, n. 1, p. 57-83, 2010. Disponível em: <https://biblio.ugent.be/publication/879189>. Acesso em: 20 mar. 2023.

STEINMETZ, Benoit. Le prejudice ecologique pur em droit français: les enseignements du naufrage du petrolier erika. **NOMOS: Revista do Programa de Pós-Graduação em Direito da UFC**, Fortaleza, v. 30, n. 1, p. 235-245, 2010. Disponível em: https://repositorio.ufc.br/bitstream/riufc/12044/1/2010_art_bsteinmetz.pdf. Acesso em: 20 mar. 2023.

TACHE, Simon W. The nationality of ships: the definitional controversy and enforcement of genuine link. **The International Lawyer**, [S. l.], v. 16, n. 2, p. 301-312, spring 1982. Disponível em: <https://www.jstor.org/stable/40706615>. Acesso em: 20 ago. 2022.

TANAKA, Yoshifumi. **The International Law of the Sea**. 3th ed. Cambridge: Cambridge University Press, 2019.

THE INTERNATIONAL OIL Pollution Compensation Funds. **IOPC Funds**, [S. l.], [2023]. Disponível em: <https://www.iopcfunds.org/#>. Acesso em: 20 mar. 2023.

THE INTERNATIONAL Safety Management (ISM) Code. **IMO**, [S. l.], [2019]. Disponível em: <https://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/Pages/ISMCode.aspx>. Acesso em: 20 fev. 2023.

TREVES, Tullio. Flags of convenience before the Law of the Sea Tribunal. **San Diego International Law Journal**, [S. l.], v. 6, n. 1, p. 179-190, 2004. Disponível em: <https://digital.sandiego.edu/ilj/vol6/iss1/9/>. Acesso em: 20 mar. 2022.

TRIBUNAL DE JUSTIÇA DA UNIÃO EUROPEIA. Conclusões da advogada-geral Juliane Kokott, apresentadas em 13 de março de 2008. Processo C-188/0. Autor: Commune de Mesquer. Réus: Total France SA e Total International Ltda. Relator: C. Toader. Julgado em: 24 jun. 2008. **Infocuria**, [S. l.], 2008a. Disponível em: <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?jsessionid=396ECBEDF04589576078D429B153E0AB?text=&docid=70499&pageIndex=0&doclang=PT&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=901176>. Acesso em: 20 mar. 2023.

TRIBUNAL DE JUSTIÇA DA UNIÃO EUROPEIA. Processo C-188/0. Autor: Commune de Mesquer. Réus: Total France SA e Total International Ltda. Relator: C. Toader. Julgado em: 24 jun. 2008. **Infocuria**, [S. l.], 2008b. Disponível em: <https://ciberduvidas.iscte-iul.pt/artigos/rubricas/controversias/dois-pontos-ou-virgula/1104>. Acesso em: 20 mar. 2023.

TYPES of Inspection. **Paris MOU**, Paris, [2023]. Disponível em: <https://www.parismou.org/inspections-risk/port-state-control-inspections-paris-mou/types-inspection>. Acesso em: 20 mar. 2023.

UNIÃO EUROPEIA. Conselho da União Europeia. Regulamento nº 2.978, de 21 de novembro de 1994. Relativo à aplicação da resolução A.747(18) da OMI sobre o cálculo da arqueação dos tanques de lastro dos navios petroleiros com tanques de lastro segregado. **Jornal Oficial da União Europeia**: Bruxelas, Nº L 319/1, 12 dsez. 1994. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:31994R2978>. Acesso em: 20 mar. 2023.

UNIÃO EUROPEIA. Conselho da União Europeia. Directiva nº 21, de 19 de junho de 1995. Relativa à aplicação, aos navios que escalem os portos da Comunidade ou naveguem em águas sob jurisdição dos Estados-membros, das normas internacionais respeitantes à segurança da navegação, à prevenção da poluição e às condições de vida e de trabalho a bordo dos navios (inspecção pelo Estado do porto). **Jornal Oficial da União Europeia**: Bruxelas, Nº L 157/1, 7 jul. 1995. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:31995L0021>. Acesso em: 20 mar. 2023.

UNIÃO EUROPEIA. Parlamento Europeu. Conselho da União Europeia. Directiva nº 105, de 19 de dezembro de 2001a. altera a Directiva 94/57/CE do Conselho relativa às regras comuns

para as organizações de vistoria e inspecção dos navios e para as actividades relevantes das administrações marítimas (Texto relevante para efeitos do EEE). **Jornal Oficial da União Europeia**: Bruxelas, N° L 19/09, 22 jan. 2002a. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32001L0105>. Acesso em: 20 mar. 2023.

UNIÃO EUROPEIA. Parlamento Europeu. Conselho da União Europeia. Directiva nº 106, de 19 de dezembro de 2001b. Altera a Directiva 95/21/CE do Conselho relativa à aplicação, aos navios que escalem os portos da Comunidade ou naveguem em águas sob jurisdição dos Estados-Membros, das normas internacionais respeitantes à segurança da navegação, à prevenção da poluição e às condições de vida e de trabalho a bordo dos navios (inspecção pelo Estado do porto). **Jornal Oficial da União Europeia**: Bruxelas, N° L 19/17, 22 jan. 2002. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32001L0106>. Acesso em: 20 mar. 2023.

UNIÃO EUROPEIA. Parlamento Europeu. Conselho da União Europeia. Regulamento nº 417, de 18 de fevereiro de 2002a. Relativo à introdução acelerada dos requisitos de construção em casco duplo ou equivalente para os navios petroleiros de casco simples e que revoga o Regulamento (CE) n.º 2978/94 do Conselho. **Jornal Oficial da União Europeia**: Bruxelas, N° L 64/1, 7 mar. 2002. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32002R0417>. Acesso em: 20 mar. 2023.

UNIÃO EUROPEIA. Parlamento Europeu. Conselho da União Europeia. Regulamento nº 1.406, de 27 de junho de 2002b. Institui a Agência Europeia da Segurança Marítima (Texto relevante para efeitos do EEE). **Jornal Oficial da União Europeia**: Bruxelas, N° L 208/1, 5 ago. 2002. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32002R1406>. Acesso em: 20 mar. 2023.

UNIÃO EUROPEIA. Parlamento Europeu. Conselho da União Europeia. Directiva nº 59, de 27 de junho de 2002c. Relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios e que revoga a Directiva 93/75/CEE do Conselho. **Jornal Oficial da União Europeia**: Bruxelas, N° L 208/10, 5 ago. 2002. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32002L0059>. Acesso em: 20 mar. 2023.

UNIÃO EUROPEIA. Conselho da União Europeia. Decisão nº 246, de 2 de março de 2004. Autoriza os Estados-Membros a assinar ou a ratificar, no interesse da Comunidade Europeia, ao protocolo de 2003 à Convenção Internacional para a constituição de um fundo internacional para compensação pelos prejuízos devidos à poluição por hidrocarbonetos, de 1992, e que autoriza a Áustria e o Luxemburgo a aderirem, no interesse da Comunidade Europeia, aos instrumentos de referência. **Jornal Oficial da União Europeia**: Bruxelas, N° L 78/22, 16 mar. 2004. Disponível em: https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5329d9d4-1599-4717-9d5e-0f2aadb755e6.0010.02/DOC_1&format=PDF. Acesso em: 20 mar. 2023.

UNIÃO EUROPEIA. Parlamento Europeu. Conselho da União Europeia. Directiva nº 35, de 21 de abril de 2004. Relativa à responsabilidade ambiental em termos de prevenção e reparação de danos ambientais. **Jornal Oficial da União Europeia**: Bruxelas, N° L 143/56, 30 abr. 2004. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32004L0035>. Acesso em: 20 mar. 2023.

UNIÃO EUROPEIA. Parlamento Europeu. Conselho da União Europeia. Directiva nº 12, de 5 de abril de 2006. Relativa aos resíduos. **Jornal Oficial da União Europeia**: Bruxelas, Nº L 114/9, 27 abr. 2006. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32006L0012>. Acesso em: 20 mar. 2023.

UNIÃO EUROPEIA. Parlamento Europeu. Conselho da União Europeia. Directiva nº 15, de 23 de abril de 2009a. Relativa às regras comuns para as organizações de vistoria e inspecção de navios e para as actividades relevantes das administrações marítimas (reformulação). **Jornal Oficial da União Europeia**: Bruxelas, Nº L 131/47, 28 maio 2009. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009L0015>. Acesso em: 20 mar. 2023.

UNIÃO EUROPEIA. Parlamento Europeu. Conselho da União Europeia. Directiva nº 16, de 23 de abril de 2009b. Relativa à inspecção de navios pelo Estado do porto (reformulação). **Jornal Oficial da União Europeia**: Bruxelas, nº L 131/57, 28 maio 2009. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009L0016>. Acesso em: 20 mar. 2023.

UNIÃO EUROPEIA. Parlamento Europeu. Conselho da União Europeia. Directiva nº 17, de 23 de abril de 2009c. Altera a Directiva 2002/59/CE relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios. **Jornal Oficial da União Europeia**: Bruxelas, Nº L 131/101, 28 maio 2009. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009L0017>. Acesso em: 20 mar. 2023.

UNIÃO EUROPEIA. Parlamento Europeu. Conselho da União Europeia. Directiva nº 18, de 23 de abril de 2009d. Estabelece os princípios fundamentais que regem a investigação de acidentes no sector do transporte marítimo e que altera as Directivas 1999/35/CE do Conselho e 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho. **Jornal Oficial da União Europeia**: Bruxelas, Nº L 131/114, 28 maio 2009. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009L0018>. Acesso em: 20 mar. 2023.

UNIÃO EUROPEIA. Parlamento Europeu. Conselho da União Europeia. Directiva nº 20, de 23 de abril de 2009e. Relativa ao seguro dos proprietários de navios em matéria de créditos marítimos. **Jornal Oficial da União Europeia**: Bruxelas, Nº L 131/128, 28 maio 2009. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009L0020>. Acesso em: 20 mar. 2023.

UNIÃO EUROPEIA. Parlamento Europeu. Conselho da União Europeia. Regulamento nº 391, de 23 de abril de 2009f. Relativo às regras comuns para as organizações de vistoria e inspecção de navios (reformulação). **Jornal Oficial da União Europeia**: Bruxelas, Nº L 131/11, 28 maio 2009. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009R0391>. Acesso em: 20 mar. 2023.

UNIÃO EUROPEIA. Parlamento Europeu. Conselho da União Europeia. Regulamento nº 392, de 23 de abril de 2009g. Relativo à responsabilidade das transportadoras de passageiros por mar em caso de acidente. **Jornal Oficial da União Europeia**: Bruxelas, Nº L 131/24, 28 maio 2009. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009R0392>. Acesso em: 20 mar. 2023.

UNIÃO EUROPEIA. Parlamento Europeu. Conselho da União Europeia. Regulamento n° 530, de 13 de junho de 2012. Relativo à introdução acelerada de requisitos de construção em casco duplo ou configuração equivalente para os navios petroleiros de casco simples (reformulação). **Jornal Oficial da União Europeia**: Bruxelas, N° L 172/3, 30 jun. 2012. Disponível em: https://eur-lex.europa.eu/PT/legal-content/summary/1_maritime-safety-accelerated-phasing-in-of-double-hull-oil-tankers.html. Acesso em: 20 mar. 2023.

UNIÃO EUROPEIA. Tratado Sobre o Funcionamento da União Europeia. **Jornal Oficial da União Europeia**: Bruxelas, N° C 326/47, 26 out. 2012. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:12012E/TXT>. Acesso em: 20 mar. 2023.

UNIÃO EUROPEIA. Parlamento e Conselho Europeus. Diretiva n° 38, de 12 de agosto de 2013. Altera a Diretiva 2009/16/CE relativa à inspeção pelo Estado do porto. **Jornal Oficial da União Europeia**: Bruxelas, N° L 218/1, 14 ago. 2013. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013L0038&qid=1688477934304>. Acesso em: 20 mar. 2023.

UNIÃO EUROPEIA. Parlamento e Conselho Europeus. Regulamento n° 757, de 29 de abril de 2015. Relativo à monitorização, comunicação e verificação das emissões de dióxido de carbono provenientes do transporte marítimo e que altera a Diretiva 2009/16/CE. **Jornal Oficial da União Europeia**: Bruxelas, N° L 123/55, 19 maio 2015. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32015R0757&qid=1688478166373>. Acesso em: 20 mar. 2023.

UNIÃO EUROPEIA. Tratado da União Europeia e Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia. **Jornal Oficial da União Europeia**: Bruxelas, n° C 202/1, 7 jun. 2016. Disponível em: https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:9e8d52e1-2c70-11e6-b497-01aa75ed71a1.0019.01/DOC_1&format=PDF. Acesso em: 20 mar. 2023.

UNIÃO EUROPEIA. Parlamento e Conselho Europeus. Diretiva n° 2.110, de 15 de novembro de 2017. Relativa a um sistema de inspeções para a segurança da exploração de navios ro-ro de passageiros e de embarcações de passageiros de alta velocidade em serviços regulares, e que altera a Diretiva 2009/16/CE e revoga a Diretiva 1999/35/CE do Conselho. **Jornal Oficial da União Europeia**: Bruxelas, N° L 315/61, 30 nov. 2017. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32017L2110&qid=1688478393299>. Acesso em: 20 mar. 2023.

UNIÃO EUROPEIA. Parlamento Europeu. **As fontes e o âmbito de aplicação do direito da União Europeia**. [S. l.: s. n.], 2023. Disponível em: https://www.europarl.europa.eu/erpl-app-public/factsheets/pdf/pt/FTU_1.2.1.pdf. Acesso em: 4 jul. 2022.

UNITED NATIONS. **Convention on the International Maritime Organizations**. Geneva: IMO, 1948. Disponível em: https://treaties.un.org/doc/Treaties/1958/03/19580317%2005-05%20PM/Ch_XII_1p.pdf. Acesso em: 20 mar. 2023.

UNITED NATIONS. **Convention on the High Seas**. Genebra: UM, 1958. Disponível em: https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/8_1_1958_high_seas.pdf. Acesso em: 20 fev. 2022.

UNITED NATIONS. Convention n° 17.146. International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage. Concluded at Brussels on 18 December 1971. Registered by the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization on 31 October 1978. *In*: UNITED NATIONS. **Treaty Series**. Brussels; UN, 1978. p. 58-109. Disponível em: <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201110/volume-1110-I-17146-English.pdf>. Acesso em: 20 mar. 2023.

UNITED NATIONS. **United Nations Convention on the Law of the Sea**. Montego Bay, 10 December 1982. UM: New York: 1995. Disponível em: https://treaties.un.org/doc/publication/CTC/Ch_XXI_6_english_p.pdf. Acesso em: 20 mar. 2023.

UNITED NATIONS. **Convention for the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation**. Rome: UN, 1988. Disponível em: <https://treaties.un.org/doc/db/terrorism/conv8-english.pdf>. Acesso em: 20 mar. 2023.

UNITED NATIONS. **United Nations Convention on the Law of the Sea**. Montego Bay, 10 December 1982. UM: New York: 1995. Disponível em: https://treaties.un.org/doc/publication/CTC/Ch_XXI_6_english_p.pdf. Acesso em: 20 mar. 2023.

UNITED NATIONS. **United Nations Convention on the Law of the Sea**. Decision 98/392/EC on the conclusion by the European Community of the United Nations Convention on the Law of the Sea and the Agreement relating to its implementation of Part XI. Geneva: UN, 1998. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=LEGISSUM:4337127>. Acesso em: 20 mar. 2023.

UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT. **Review of Maritime Transport 2021**. Geneva: UN, 2021. Disponível em: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2021_en_0.pdf. Acesso em: 12 jan. 2021.

WENE, Justine. European and International Regulatory Initiatives due to the Erika and Prestige Incidentes. **MLAANZ Journal**, [S. l.], v. 16, p. 56-73, 2005. Disponível em: <http://classic.austlii.edu.au/au/journals/ANZMarLawJI/2005/4.pdf>. Acesso em: 20 mar. 2023.

XHELILAJ, Ermal; KRISAF, Ksenofon. International implications concerning the legal regime of ship registration. **Scientific Journal of Maritime Research**, [S. l.], v. 27, n. 1, p. 213-223, 2003. Disponível em: [https://hrcak.srce.hr/file/153199#:~:text=The%20close%20registry%2C%20which%20is,other%20\(Ready%2C%201998\)](https://hrcak.srce.hr/file/153199#:~:text=The%20close%20registry%2C%20which%20is,other%20(Ready%2C%201998).). Acesso em: 20 mar. 2022.

ZANELLA, Tiago V. **Direito ambiental do mar: a prevenção da poluição por navios**. Belo Horizonte: D'Plácito, 2021.

APÊNDICE A -

Bandeira	Qty. Embarcações	CÓD. 01	CÓD. 02	CÓD. 03	CÓD. 04	CÓD. 05	CÓD. 06	CÓD. 07	CÓD. 08	CÓD. 10	CÓD. 11	CÓD. 12	CÓD. 13	CÓD. 14	CÓD. 15	CÓD. 99
Antigua e Barbuda	64	22	13	12	19	3	0	27	7	27	45	0	21	17	0	13
Bahamas	32	10	7	2	13	1	0	11	3	5	18	2	12	16	0	2
Barbados	6	4	0	1	0	0	0	3	0	4	1	0	0	1	0	2
Belize	19	5	6	1	4	8	0	10	2	5	16	0	8	5	0	7
Bermuda	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bolívia	2	2	11	1	1	2	0	0	0	2	6	0	0	0	0	0
Camarões	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Camboja	47	47	22	8	27	8	3	29	2	29	35	0	0	8	1	9
Chipre	26	3	17	9	14	8	0	17	3	5	16	0	11	12	0	6
Comores	35	25	22	14	14	6	0	24	2	11	23	0	5	11	0	4
Coreia do Norte	4	13	8	5	1	0	0	0	1	2	1	0	1	2	0	1
Curaçao	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Geórgia	30	17	20	11	13	9	1	11	2	14	32	1	8	7	0	8
Gibraltar	10	6	1	3	1	2	0	1	1	1	7	0	3	1	0	3
Guiné Equatorial	1	6	1	2	0	0	0	3	0	1	1	0	0	0	0	0
Honduras	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Ilhas Cayman	1	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0
Ilhas Cook	4	7	1	0	0	3	0	1	0	4	4	0	3	1	0	1
Ilhas Faroé	2	2	1	0	1	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0
Ilhas Marshall	16	0	5	4	3	2	0	11	1	4	12	0	3	3	0	3
Jamaica	3	0	0	1	1	0	0	3	0	1	2	0	0	2	0	0
Libano	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0
Libéria	45	21	26	19	11	5	0	41	2	16	27	1	14	20	1	14
Ilha da Madeira	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Malta	74	20	27	15	29	16	2	29	0	27	55	1	13	27	0	18
Mauritius	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Moldova	28	40	9	6	14	12	0	8	1	17	14	0	10	2	0	3
Mongólia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Myanmar	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Palau	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Panamá	159	96	96	79	81	33	1	91	8	91	130	0	44	49	2	44
Reg. Int. de Navios Alemãos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Reg. Int. de Navios Francês	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
São Cristóvão e Névis	26	35	3	12	14	10	0	21	3	29	25	0	8	7	0	10
São Tomé e Príncipe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
São Vicente e Granadinas	51	39	28	19	28	11	2	24	1	21	32	0	24	15	2	5
Serra Leoa	40	31	31	17	22	13	0	27	1	33	24	0	6	11	0	7
Sri Lanka	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tanzânia	4	0	0	0	1	2	0	2	0	0	3	0	1	0	0	0
Togo	12	16	7	2	5	3	0	9	0	7	5	0	1	1	0	3
Tonga	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vanuatu	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
TOTAL DE EMBARCAÇÕES DETIDAS	744	467	362	244	318	158	9	406	40	358	536	5	197	219	6	163

Bandeira	Qty. Embarcações	CÓD. 01	CÓD. 02	CÓD. 03	CÓD. 04	CÓD. 05	CÓD. 06	CÓD. 07	CÓD. 08	CÓD. 10	CÓD. 11	CÓD. 12	CÓD. 13	CÓD. 14	CÓD. 15	CÓD. 99
Antigua e Barbuda	32	11	7	17	12	4	3	28	0	14	18	0	4	10	22	1
Bahamas	21	9	14	6	11	1	0	17	2	12	14	0	8	6	15	1
Barbados	9	13	2	1	3	1	0	13	0	8	2	0	0	4	3	1
Belize	5	4	3	3	4	0	0	3	2	4	2	0	4	1	3	1
Bermuda	1	1	1	0	1	0	0	4	2	2	1	0	0	0	1	0
Bolívia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Camarões	11	31	3	7	11	0	0	18	2	26	7	0	5	1	4	0
Camboja	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Chipre	21	7	7	9	16	1	0	26	6	6	8	0	22	6	15	0
Comores	10	21	3	1	8	4	2	9	0	22	11	1	0	0	6	0
Coreia do Norte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Curaçao	1	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
Geórgia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gibraltar	2	0	2	5	2	0	0	7	2	1	1	0	4	0	0	0
Guiné Equatorial	4	4	1	2	5	1	1	3	1	13	7	0	1	0	2	0
Honduras	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ilhas Cayman	3	4	0	0	1	0	0	2	0	2	0	0	0	1	1	0
Ilhas Cook	2	0	0	1	2	0	0	3	0	0	2	0	1	0	2	0
Ilhas Faroé	2	2	0	0	0	0	0	1	0	2	1	0	0	0	1	0
Ilhas Marshall	69	33	27	36	24	3	0	85	3	23	29	0	19	10	50	4
Jamaica	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Libano	1	0	0	0	1	0	0	0	0	2	2	0	0	0	1	0
Libéria	87	41	34	37	57	6	1	128	6	32	45	0	38	29	63	0
Ilha da Madeira	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Malta	45	26	13	8	24	0	4	50	0	13	32	3	4	8	36	1
Mauritius	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Moldova	10	6	8	6	5	3	0	15	1	15	8	0	4	2	9	0
Mongólia	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0
Myanmar	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Palau	15	6	5	6	13	2	3	21	2	19	11	0	4	4	12	0
Panamá	156	142	53	56	123	17	5	216	7	112	131	0	53	52	115	6
Reg. Int. de Navios Alemães	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Reg. Int. de Navios Francês	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
São Cristóvão e Névis	10	23	6	4	5	3	2	9	1	9	8	0	3	7	5	1
São Tomé e Príncipe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
São Vicente e Granadinas	5	2	0	2	3	2	0	5	0	12	1	0	1	0	3	0
Serra Leoa	7	8	5	4	7	4	1	13	0	9	9	0	1	1	1	0
Sri Lanka	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tanzânia	5	3	7	2	4	1	0	4	0	6	1	0	0	1	3	1
Togo	15	21	4	4	19	5	0	18	1	22	7	0	2	0	11	1
Tonga	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vanuatu	17	14	2	8	16	2	0	17	1	11	10	0	7	5	11	1
TOTAL DE EMBARCAÇÕES DETIDAS	567	433	207	225	377	60	22	716	39	398	369	4	185	148	396	19