

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS – CCJ
DEPARTAMENTO DE DIREITO – DIR

NATÁLIA DE SOUZA FERREIRA

**O VÍNCULO SUBSTANCIAL DAS BANDEIRAS DE CONVENIÊNCIA NO
DIREITO INTERNACIONAL DO MAR: A (IN)DEFINIÇÃO COMO FORMA
ABUSIVA DE UTILIZAÇÃO (1958-2014)**

Florianópolis – SC

2020

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
NATÁLIA DE SOUZA FERREIRA

**O VÍNCULO SUBSTANCIAL DAS BANDEIRAS DE CONVENIÊNCIA NO
DIREITO INTERNACIONAL DO MAR: A (IN)DEFINIÇÃO COMO FORMA
ABUSIVA DE UTILIZAÇÃO (1958-2014)**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à banca
examinadora da Universidade Federal de Santa
Catarina como requisito parcial à obtenção do grau de
bacharel em Direito.

Orientador: Professor Dr. Arno Dal Ri Júnior.

Florianópolis - SC

2020

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

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) / Natália de Souza Ferreira ; orientador, Arno Dal Ri Júnior, 2020.

68 p.

Trabalho de Conclusão de Curso (graduação) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Ciências Jurídicas, Graduação em Direito, Florianópolis, 2020.

Inclui referências.

1. bandeira de conveniência. 2. vínculo substancial. 3. direito internacional marítimo. I. Dal Ri Júnior, Arno. II. Universidade Federal de Santa Catarina. Graduação em Direito. III. Título.

NATÁLIA DE SOUZA FERREIRA

**O VÍNCULO SUBSTANCIAL DAS BANDEIRAS DE CONVENIÊNCIA NO
DIREITO INTERNACIONAL DO MAR: A (IN)DEFINIÇÃO COMO FORMA
ABUSIVA DE UTILIZAÇÃO (1958-2014)**

Este Trabalho Conclusão de Curso foi julgado adequado para obtenção do Título de
“BACHAREL EM DIREITO” e aprovado em sua forma final pelo Curso de Direito

Florianópolis, 11 de dezembro de 2020.

Prof. Luiz Henrique Cademartori, Dr.
Coordenador do Curso

Banca Examinadora:

Prof. Arno Dal Ri Júnior, Dr.
Orientador
Universidade Federal de Santa Catarina

Prof. Lucas Carlos Lima, Dr.
Universidade Federal de Minas Gerais

Gustavo Carnesella, Msc.
Universidade Federal de Santa Catarina

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

AGRADECIMENTOS

Por tudo que sou e que serei, pelo dom da vida e pelo ar que respiro, agradeço a Deus.

Aos meus pais, Daniel e Marinês, minha sincera e eterna gratidão por terem propiciado os meios para que eu chegasse até aqui, por todas as renúncias, apoio e amor incondicionais.

A minha irmã, Emanoela, por ser sempre acreditar e me incentivar, muito obrigada.

Ao meu noivo, Andrey, por todo companheirismo, apoio, cumplicidade e amor, em mais uma importante etapa da minha vida. Estendo minha gratidão a sua família, por me acolherem como filha e por completar e alegrar minha vida.

As minhas amigas Sarah, Gabriela Callado, Thais, Raquel, Gabriela Fontana, Giovana e Bruna, e aos meus amigos, Ricardo e Adilson, por tornarem essa caminhada mais leve, alegre e completa! Sem vocês, o curso de Direito - e a vida - não teriam o mesmo significado.

Ao Grupo de Pesquisa em Direito Internacional, *Ius Gentium*, por me propiciar o contato com a pesquisa e crescer em meu coração o amor pelo Direito Internacional. Aos mestres Fernanda Ruy e Silva e Gustavo Carnesella, por todo apoio, incentivo e amizade.

Aos meus amigos de estágio, Ana Paula e Gustavo, pelo companheirismo no café e nas discussões - nem sempre acadêmicas.

Ao Professor Arno, meu orientador e mentor, por todos os ensinamentos e oportunidades que me propiciou ao longo da graduação. Por acreditar em mim, e em todos nós do Grupo *Ius Gentium*, e nos incentivar a criar asas e voar. Minha eterna gratidão.

Por fim, à minha amada Universidade Federal de Santa Catarina, instituição pública, gratuita e de qualidade, por me fornecer os “instrumentos” necessários para a construção do conhecimento e pela concretização deste sonho!

RESUMO

Este trabalho de conclusão de curso tem como objetivo analisar se, em razão do modo impreciso, dissonante e incongruente com que algumas vezes é apresentado o conceito de vínculo substancial nas concepções adotadas pelos Estados e na jurisprudência da Corte Internacional de Justiça e do Tribunal Internacional do Direito do Mar, pode-se tornar um impedimento à utilização adequadas do instituto da bandeira de conveniência. Não são encontrados muitos estudos acerca do tema, todavia, sua importância e relevância não se desprezam. O dever de existência de vínculo substancial entre o Estado da bandeira e a embarcação marítima é um elemento fundamental, apresentado nas Convenções sobre o Alto Mar e a de Montego Bay. Entretanto, as Convenções são omissas quanto ao seu significado, abrindo um grande espaço para interpretações, inclusive abusivas, sobre o instituto. Deste modo, a presente pesquisa abordará o tema em dois capítulos, sendo o primeiro dedicado às bandeiras de conveniência e o vínculo substancial, e o segundo tratará sobre a imprescindível uniformização da concepção de vínculo substancial. Será dada ênfase aos efeitos da ausência da uniformização, como uma das principais necessidades de implementação impreterível de padrões mínimos para a adequada uniformização da concepção do instituto.

Palavras-chave: bandeira de conveniência; vínculo substancial; direito internacional marítimo;

ABSTRACT

The purpose of this course conclusion work is to analyze whether, due to the imprecise, dissonant and incongruous way in which the concept of substantial bond is sometimes presented in the conceptions adopted by States and in the jurisprudence of the International Court of Justice and the International Court of the Law of the Sea, it may become an impediment to the proper implementation and use of the flag of convenience institute. Not many studies are found on the subject, however, its importance and relevance are not neglected. The duty of existence of a substantial link between the flag State and the maritime vessel is a fundamental element, presented in the Conventions on the High Sea and Montego Bay. However, the Conventions are omitted as to their meaning, opening a great space for interpretations, even abusive, about the institute. Thus, the present research will approach the subject in two chapters, the first being dedicated to flags of convenience and the substantial bond, and the second will deal with the essential uniformity of the concept of substantial bond. Emphasis will be given to the effects of the absence of uniformity, as one of the main needs for the improbable implementation of minimum standards for the proper uniformity of the conception of the institute.

Keywords: flag of convenience; genuine link; international maritime law;

LISTA DE ABREVIATURAS DE SIGLAS

BDC - Bandeira de Conveniência.

CIJ - Corte Internacional de Justiça.

CSC - *Cambodian Shipping Corporation*.

EEE - Espaço Econômico Europeu.

IMCO - *Inter-Governmental Maritime Consultative Organization* (Organização Consultiva Marítima Intergovernamental).

IMO - *International Maritime Organization* (Organização Marítima Internacional).

ITF - *International Transport Workers' Federation* (Federação Internacional de Trabalhadores em Transportes).

ITLOS - *International Tribunal for the Law of the Sea* (Tribunal Internacional do Direito do Mar).

MARPOL - *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships* (Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios).

OIT - Organização Internacional do Trabalho.

ONU - Organização das Nações Unidas.

SOLAS - *The International Convention for the Safety of Life at Sea* (Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar).

UE - União Europeia.

UNCCORS - *United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships* (Convenção das Nações Unidas sobre as Condições para Registro de Navios).

UNCLOS - *United Nations Convention on the Law of the Sea* (Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar).

UNCTAD - *United Nations Conference on Trade and Development* (Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento).

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	9
2. AS BANDEIRAS DE CONVENIÊNCIA E O VÍNCULO SUBSTANCIAL	12
2.1 AS BANDEIRAS DE CONVENIÊNCIA	12
2.1.1 Desenvolvimento histórico pós Segunda Guerra Mundial	12
2.1.2 Previsão, limites e deveres	15
2.2 O VÍNCULO SUBSTANCIAL	21
2.2.1 Genuine link: o caso Nottebohm e sua contribuição	22
2.2.2 A Corte Internacional de Justiça - parecer consultivo na formação do Maritime Safety Committee (IMO) de 1960	24
2.2.3 O Tribunal Internacional do Direito do Mar: M/V Saiga 2 Case (1999) e M/V Virginia G Case (2014)	27
2.2.4 Merchant Shipping Act (1995) e Merchant Shipping (Registration of Ships - 1993)	31
3. A IMPRESCINDÍVEL UNIFORMIZAÇÃO	38
3.1 A ATUAÇÃO DA ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL (IMO) E DA UNCTAD	38
3.1.1 A Organização Marítima Internacional (IMO)	38
3.1.2 A Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento	40
<i>3.1.2.1 Convenção das Nações Unidas sobre as Condições para Registro de Navios (1986)</i>	<i>41</i>
3.2 EFEITOS DA AUSÊNCIA DE UMA DEFINIÇÃO CLARA E COERENTE	47
3.2.1 Aspecto Econômico	47
3.2.2 Aspecto Ambiental	49
3.2.3 Aspecto Trabalhista	52
3.3 A UNIFORMIZAÇÃO COMO FORMA DE EFETIVAÇÃO DA PROTEÇÃO E SEGURANÇA JURÍDICA INTERNACIONAIS	54
3.3.1 O primeiro passo: a superação do estado de apatia	55
3.3.2 A construção de um padrão mínimo uniforme	57
4. CONCLUSÃO	60
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	64

1. INTRODUÇÃO

O presente trabalho de conclusão de curso realizará a análise sobre como a ausência de uma definição clara e uniforme de vínculo substancial favorece, em alguns casos, a utilização abusiva das bandeiras de conveniência.

As bandeiras de conveniência, prática muito recorrente no comércio marítimo internacional, é, em apertada síntese, a aquisição da nacionalidade e do direito de se utilizar da bandeira de um Estado que, em regra, diverge do Estado do proprietário, do armador e da tripulação, sendo sua utilização permitida¹. As características do instituto são a facilidade de registro, as vantagens econômicas e os incentivos de ordem fiscal, a possibilidade de escolha por Estados que reduzam o direito-custo do frete marítimo e a ausência de imposição de vínculo substancial entre o navio e o Estado da bandeira².

O registro da embarcação marítima e, por consequência, sua nacionalidade, é um fator muito importante - eleito por alguns como o elemento mais importante³ -, tendo em vista que será a jurisdição do Estado de registro que incidirá sobre a da embarcação, especialmente quando em Alto Mar. Deste modo, todas as questões administrativas, de cumprimento de normas internacionais, proteção trabalhista, proteção ambiental, dentre outros aspectos, serão regulamentadas pela legislação interna do Estado da bandeira, e pelas convenções internacionais que o Estado seja signatário. Contudo, a Convenção do Alto Mar, de 1958, e a Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar, de 1982, impõem, ao tratar sobre a nacionalidade das embarcações marítimas, que deve existir um vínculo substancial entre o navio e o Estado da bandeira. Entretanto, nenhuma dessas Convenções explicitam em seu texto o conceito para “vínculo substancial”, abrindo grande espaço de interpretação e ocasionando certa desordem quanto à concepção ou não da ligação substancial.

A ausência de um significado claro e uniforme sobre a compreensão do “vínculo substancial” possibilita que, em alguns casos, ocorra a abusiva utilização das bandeiras de conveniência. Desta forma, a presente pesquisa se dedicará a analisar o desenvolvimento da compreensão de vínculo substancial, a concepção do instituto pelo Reino Unido, e a

¹ STEIN, Marcelino André. Bandeiras de conveniência: análise jurídica e econômica. 2012. Dissertação (Mestrado em Direito) - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2012, p. 14.

² MARTINS, Eliane Octaviano. Curso de Direito Marítimo –v. 1–3. ed. rev., ampl. e atual. Barueri: Manole, 2008, p. 174.

³ MUNIZ, Rafael. A Nacionalidade do Navio à luz da Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar de 1982: o Vínculo Efetivo entre o Estado e o Navio. Dissertação (Mestrado em Ciência Jurídica). Programa de Pós-graduação em Ciência Jurídica, Universidade do Vale de Itajaí - Univali, Itajaí, 2009, p. 24.

necessidade de uniformização da definição de vínculo substancial, como meio para efetivação da proteção e segurança jurídica internacionais.

Desse modo, o primeiro capítulo terá como objetivo discorrer sobre o desenvolvimento e expansão das bandeiras de conveniência, bem como sobre o desenvolvimento e as variadas concepções de vínculo substancial. A primeira parte se dividirá em dois tópicos, sendo o primeiro destinado a tratar sobre o desenvolvimento das bandeiras de conveniência no pós-Segunda Guerra. Apesar de a origem das bandeiras de conveniência remeter a tempos longínquos, havendo divergência entre os estudiosos sobre qual momento realmente ela surgiu⁴, em razão dos atuais contornos de utilização das embarcações de conveniência, o estudo se restringirá ao período pós-Guerra. No segundo tópico será verificada a previsão acerca da nacionalidade das embarcações marítimas, seus limites e os deveres atinentes ao Estado da bandeira, fixados nas Convenções sobre o Alto Mar e de Montego Bay.

Posteriormente, a segunda parte do primeiro capítulo se dividirá em quatro itens. No primeiro, será abordado sobre o vínculo substancial e a contribuição da decisão da Corte Internacional de Justiça, no caso *Nottebohm*. O segundo tratará sobre a atuação da Corte Internacional de Justiça no parecer consultivo sobre a criação do *Maritime Safety Committee* (IMO). O terceiro se dedicará à análise sobre as decisões proferidas pelo Tribunal Internacional do Direito do Mar no julgamento dos casos *M/V Saiga n. 2* e *M/V Virginia G*, que versaram sobre a questão da ausência de vínculo substancial. E, por fim, o quarto item será explanado sobre a negligência da doutrina internacional e nacional no trato sobre o vínculo substancial, porquanto, na grande maioria das vezes, apenas menciona que a situação é problemática, bem como se apresentará o sistema adotado pelo Reino Unido para a concessão do registro britânico.

O segundo capítulo tem como objetivo demonstrar a necessidade de uniformização da concepção de vínculo substancial. Desta forma, para subsidiar essa conjectura, o capítulo de dividirá em três partes principais. A primeira tratará sobre a atuação e a contribuição da Organização Marítima Internacional (IMO) e da Conferência das Nações Unidas sobre o Comércio e o Desenvolvimento (UNCTAD) no processo de uniformização e regulamentação das bandeiras de conveniência, destacando-se, em subtópico, a Convenção das Nações Unidas sobre as Condições para Registros de Navios (1986), a qual se realizou devido à UNCTAD e que ainda não entrou em vigor. A segunda parte analisará os efeitos decorrentes da ausência de

⁴ A doutrina diverge quanto ao surgimento, apontando dois momentos distintos: a) no século XVIII, quando os gregos foram autorizados a utilizar o pavilhão russo; ou, b) na Idade Antiga, quando os gregos adotavam registros de outras nacionalidades para evitar ataque nas guerras (MUNIZ, p. 67).

uma definição clara e coerente sobre o vínculo substancial, ressaltando-se, em subtópico, os aspectos econômicos, ambientais e trabalhistas. Encerrando o capítulo, o terceiro tópico se destinará a analisar e discutir dois pontos imprescindíveis para que se comece a pensar na uniformização da concepção de vínculo substancial, sendo o primeiro voltado ao primeiro passo: a superação do estado de apatia, e o segundo trabalha sobre a construção de um padrão mínimo uniforme. Pretende-se, nesse tópico, evidenciar e recapitular os óbices observados na ausência da concordância sobre o significado de vínculo substancial e os principais efeitos causados a toda a comunidade, que direta ou indiretamente é afetada pela possibilidade de interpretações abusivas. Assim, defender-se-á a necessidade de implementação de condições unificadas de padrões mínimos para o exercício do adequado vínculo substancial entre a embarcação marítima e o Estado da bandeira.

O presente estudo, através dos métodos de análise empírica e de historiografia jurídica, assim como de técnicas de pesquisa sobretudo bibliográficas, examinará os aspectos das bandeiras de conveniência e das concepções de vínculo substancial para demonstrar a imprecisão, obscuridade e incongruência sobre um conceito efetivo de vínculo substancial. Os métodos de procedimento serão o descritivo e o argumentativo, visto que, no primeiro e no segundo capítulo deste trabalho será utilizado o método descritivo, enquanto que no último item do segundo capítulo será utilizado o método argumentativo, discutindo-se a necessidade de implementação de requisitos mínimos para a uniformização de compreensão do vínculo substancial. Além disso, os textos de língua estrangeira utilizados nesta pesquisa, quando citados, foram traduzidos livremente, estando em nota de rodapé sua reprodução original.

2. AS BANDEIRAS DE CONVENIÊNCIA E O VÍNCULO SUBSTANCIAL

2.1 AS BANDEIRAS DE CONVENIÊNCIA

Nesta primeira parte da pesquisa, analisar-se-á o panorama geral sobre as bandeiras de conveniência, iniciando pelo seu desenvolvimento histórico pós-Segunda Guerra Mundial. Delimita-se temporalmente a análise ao momento pós-Guerra, embora não se desconheça que sua origem remete à épocas remotas⁵, em razão dos contornos que o instituto das bandeiras de conveniência adquire e a relevância que apresenta dentro do cenário internacional nesse período. Após, se investigará duas importantes Convenções Internacionais, a Convenção sobre o Alto Mar (1948) e a Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar (1982), que tratam sobre a nacionalidade das embarcações, o dever de vínculo substancial e alguns dos principais limites e deveres do Estado da bandeira.

2.1.1 Desenvolvimento histórico pós Segunda Guerra Mundial

A utilização das bandeiras de conveniência no transporte marítimo não é algo novo no direito internacional. Embora o termo “bandeira de conveniência” só tenha sido disseminado com maior amplitude e com a atual concepção em 1950, por Boleslaw Adam Boczek em sua obra “Flag of Convenience”⁶, o uso de bandeiras de fachada é observado há muito, havendo certa discordância sobre o momento de sua origem, alguns defendem sua origem na idade Antiga⁷, com os gregos, e outros, na Idade Média⁸. No entanto, não serão aprofundadas as questões históricas neste estudo, limitando-nos a verificar sua utilização, em especial, no pós-Segunda Guerra Mundial, momento em que se delineou os contornos da utilização moderna no instituto.

Antes disso, entretanto, no início do século XX, iniciou-se no de maneira sutil a disseminação das bandeiras de conveniência, como apontado por Osvaldo Agripino, com o

⁵ Cf. MARTINS, Eliane Octaviano. Curso de Direito Marítimo–v. 1–3. ed. rev., ampl. e atual. Barueri: Manole, 2008, p. 171 - 174.

⁶ BOCZEK, Boleslaw Adam. **Flag of convenience: an international legal study**. Cambridge: Harvard University Press, 1962.

⁷ Martins (2008), op. cit., p.172.

⁸ DUARTE, Carolina Piacente. **Bandeiras de Conveniência**. 2013. Monografia (Graduação em Ciências Náuticas) - Curso de Formação de Oficiais da Marinha Mercante, Centro de Instrução Almirante Graça Aranha, Marinha do Brasil, Rio de Janeiro, 2013.

registro do navio Belen Quezada no Panamá (1919)⁹. O fenômeno ganhou força e se expandiu durante a Segunda Grande Guerra, em razão do aumento de legislação de segurança marítima e na grande quantidade de cargueiros americanos colocados à venda¹⁰, somando-se, a procura por bandeiras de Estados neutros no conflito, a expansão das bandeiras de conveniência foi expressiva e evidente. Após o término da Guerra, a utilização das bandeiras de conveniência já estava consolidada. Os armadores, vislumbrando todo o lucro que obtiveram nesse período, não mais retornaram para os países em que originariamente estavam registrados, escolhendo por manter de modo definitivo a bandeira de conveniência.

Desde então, o tema das bandeiras de conveniência é um assunto muito caro para o direito internacional, porquanto de um lado o seu uso é uma realidade absoluta no transporte marítimo internacional e, de outro, tem-se a sua regulamentação ainda muito prematura, não havendo uma normatização robusta e efetiva que torne a sua utilização mais segura e ordenada. A Federação Internacional dos Trabalhadores em Transporte (ITF), importante instituição que opera globalmente no auxílio, fiscalização e proteção do trabalhador marítimo, elencou uma lista de 37 países¹¹ que foram declarados “bandeiras de conveniência” pelo comitê de práticas aceitáveis da ITF, que gerencia uma campanha da instituição no combate às bandeiras de conveniência. Dentre os vários países listados, dá-se destaque à Libéria, Ilhas Marshall, Bahamas e Panamá, em razão de serem os maiores detentores de frotas marítimas que operam sob o regime de conveniência¹².

A questão problemática da utilização do instituto é verificada a partir da inexistência de uma uniformização procedimental quanto à autorização de registro. Assim, devido a não padronização, encontramos no decorrer da história questões inquietantes como, por exemplo, o sistema criado pela Camboja em 1994, em que se delegou a companhia *Cambodian Shipping Corporation* (CSC), a competência para analisar e conceder a nacionalidade do país a qualquer embarcação interessada que a solicitasse¹³. Desde seu tímido início na com apenas 16 navios sob bandeira de conveniência, em 2002 o número de navios registrados sob a bandeira do Camboja já somava entre 400 e 600¹⁴, em razão da facilidade de registro, bem como da

⁹ CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de. **Segurança marítima e bandeiras de conveniência**: possibilidades de regulação. In: Direito marítimo, regulação e desenvolvimento. Belo Horizonte: Fórum, 2011.

¹⁰ Ibid., p. 172.

¹¹ INTERNATIONAL TRANSPORT WORKERS' FEDERATION. **Bandeiras de Conveniência**. Disponível em: <https://www.itfglobal.org/pt/sector/seafarers/bandeiras-de-conveni%C3%Aancia>. Acesso em: 23 out 2020.

¹² UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT. **Review of maritime transport 2019**. Disponível em: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019_en.pdf. Acesso em: 23 out 2020.

¹³ NEFF, Robert. **Flags that hide the dirty truth**. Nova Iorque: Global Policy Forum, 2017. Disponível em: <https://www.globalpolicy.org/component/content/article/172/29942.html>. Acesso em: 23 out 2020.

¹⁴ KOLOŠ, Sven. Zastave pogodnosti i njihov utjecaj u međunarodnom pomorstvu. **Pravnik: časopis za pravna i društvena pitanja**, v. 44, n. 88, 2010, p. 56.

ausência de qualquer controle sobre a atividade desempenhada pelo navio, sendo suficiente a formulação de pedido online para que a concessão fosse autorizada no prazo de 24 horas¹⁵.

Tamanho era o descaso com a responsabilidade pelo registro das embarcações que Ahamd Yahya, do Ministério de Obras Públicas e Transportes do Camboja, publicamente disse ao jornal da indústria naval Fairplay “Não sabemos nem nos importamos com quem são os donos dos navios ou se eles são “brancos” ou “pretos” o negócio ... não é da nossa conta”¹⁶. Quanto ao caso citado, Robert Neff afirma que entre 1994 a 2002, a bandeira do Camboja apresentava um grande risco para a segurança marítima, pois várias de suas embarcações que navegavam sob sua bandeira sofreram naufrágios, colisões, incêndios e prisões¹⁷. Além disso, apurou-se o uso das embarcações com finalidades ilícitas, como o tráfico de drogas, contrabando de armas, tráfico de pessoas, dentre outros, como se vê:

A CSC oferecia basicamente o que muitos outros países FOC ofereciam: registro de qualquer navio, sem perguntas, sob sua bandeira (do Camboja) por um preço baixo. Mas, ao contrário de outros países FOC, se ofereceu para fazer todo o processo online e em 24 horas. Apesar do atraso relativo do Camboja em tecnologia de Internet, sua operação em Cingapura permitiu à CSC ser pioneira no registro online. À medida que mais e mais navios estrangeiros são registrados na CSC, logo fica claro que um grande número de navios está envolvido em atividades ilegais. Operações de contrabando de cigarros foram descobertas perto de Creta e da Albânia; durante o embargo do petróleo do Iraque, o petróleo foi contrabandeado para fora daquele país; tráfico de pessoas e operações de prostituição foram descobertas perto do Japão e Creta e, é claro, tráfico de drogas.¹⁸

Infelizmente, o caso da *Cambodian Shipping Corporation* é apenas um dos muitos exemplos observados no contexto das bandeiras de conveniência, nos quais é marca registrada a grande flexibilização de registro, a ausência de parâmetros claros sobre as exigências necessárias para a efetivação do registro e da nacionalidade, a ausência do cumprimento dos deveres de fiscalização e controle, as vantagens econômicas e de ordem tributária, e a inexistência de vínculo substancial entre a embarcação marítima e o Estado da bandeira.

¹⁵ Neff, op. cit., p. 1.

¹⁶ FRENCH, Paul; CHAMBERS; Sam. **Oil on Water: Tankers, Pirates and the Rise of China**. London: Zed Books Ltd., 2013 (texto 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").

¹⁷ Neff, op. cit., p. 1.

¹⁸ Ibid., p. 1. (CSC offered basically what many other FOC countries offered: registry for any ship, no questions asked, under its (Cambodia's) flag for a low price. But, unlike other FOC countries, it offered to do the entire process online and within 24 hours. Despite Cambodia's relative lag in Internet technology, its operation in Singapore enabled CSC to pioneer online registration.

As more and more foreign ships registered with CSC, it soon became apparent that a large number of the ships were involved in illegal activities. Cigarette smuggling operations were discovered near Crete and Albania; during the oil embargo of Iraq, oil was smuggled out of that country; human trafficking and prostitution operations were discovered near Japan and Crete, and, of course, drug trafficking).

2.1.2 Previsão, limites e deveres

A controvérsia que repousa sobre o instituto das bandeiras de conveniência surge ao se analisar a nacionalidade das embarcações, bem como quais são seus limites e os deveres do Estado cuja bandeira é arvorada. A partir do registro da propriedade da embarcação é que se determina a sua nacionalidade¹⁹, passando o navio a ser parte e extensão do território da bandeira hasteada, incidindo sobre ele as leis e as Convenções Internacionais da qual o Estado da bandeira tenha ratificado²⁰. Rafael Muniz, elenca cinco questões que fazem da nacionalidade o elemento mais importante das embarcações, sendo:

- a) proteção: o navio será protegido por seu Estado nacional, e, desse modo, poderá pedir ajuda a sua respectiva representação diplomática ou consular;
- b) aplicação de tratados: todas as convenções concluídas pelo Estado nacional do navio lhe são aplicáveis;
- c) jurisdição: a qualidade da embarcação determina a lei aplicável;
- d) vigilância: o Estado nacional do navio os vigia;
- e) favores particulares: o Estado nacional do navio lhe concede certos favores (os mais importantes e tradicionais são a navegação interior, a navegação de cabotagem, a pesca e a reserva de carga²¹).

Desse modo, especialmente quanto à jurisdição, a nacionalidade da embarcação ganha relevos ainda mais evidentes quando em Alto Mar. Salvo casos excepcionais previstos na legislação internacional que permite aos terceiros Estados interpelar embarcações estrangeiras em Alto Mar, a regra é a atuação integral da soberania do Estado do pavilhão sobre o navio, sendo, portanto, aplicado exclusivamente sua legislação sobre a embarcação, o armador e a tripulação, e influenciando em vários aspectos secundários como os compromissos ambientais e as disposições sobre segurança de navegação. Diante disso, a Convenção sobre o Alto Mar de 1958, trata sobre a nacionalidade das embarcações em seu artigo 5, ao dispor:

Artigo 5

1. Cada Estado fixará as condições para a concessão de sua nacionalidade aos navios, para o registro dos navios em seu território, e para o direito de hastear sua bandeira. Os navios têm a nacionalidade do Estado cuja bandeira têm o direito de arvorar. Deve existir um vínculo genuíno entre o Estado e o navio; em particular, o Estado deve exercer efetivamente sua jurisdição e controle em questões administrativas, técnicas e sociais sobre os navios que hasteiam sua bandeira.

¹⁹ MARTINS, Eliane Maria Octaviano. Desenvolvimento sustentável e transportes marítimos. **Revista Direitos Fundamentais & Democracia**, v. 1, 2007, p. 5.

²⁰ MARTINS, Eliane M. Octaviano. Direito Marítimo: Nacionalidade, bandeira e registro de navios. **Âmbito Jurídico**, Rio Grande, XIV, n. 85, 2011.

²¹ MUNIZ, op. cit., p. 33.

2. Cada Estado deve emitir aos navios aos quais tenha concedido o direito de hastear sua bandeira documentos para esse fim²².

Observa-se que a legislação internacional, portanto, atribui grande discricionariedade aos Estados da bandeira para fixar suas próprias regras e critérios para concessão de sua nacionalidade. Não é possível, contudo, ignorar o elemento valorativo e o verbo impositivo “deve” (*there must exist*) utilizado no texto normativo. Assim, a convenção impõe que cada Estado possua um vínculo substancial com a embarcação a qual pretende conceder sua nacionalidade. Nesse sentido, Leopoldo Gogio elucida de maneira irretocável a limitação existente ao tratar a temática:

Em outras palavras, desde o início foi estabelecido um limite para a soberania do Estados em matéria de concessão da nacionalidade de navios desde, embora os tenha autorizado a definir discricionariamente as condições para o registro da embarcação, essa liberdade deve estar de acordo com o acréditado de uma relação legítima entre o Estado concedente e o navio beneficiário do nacionalidade²³.

Preceito semelhante é encontrado na Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar de 1982, ao abordar a temática em seu artigo 91:

Artigo 91

Nacionalidade dos navios

1. Cada Estado fixará as condições para a concessão de sua nacionalidade aos navios, para o registro de navios em seu território e para o direito de hastear sua bandeira. Os navios têm a nacionalidade do Estado cuja bandeira têm o direito de arvorar. Deve existir uma ligação genuína entre o Estado e o navio.
2. Cada Estado deve emitir aos navios aos quais tenha concedido o direito de hastear sua bandeira documentos para esse fim²⁴.

Constata-se, novamente, a menção expressa à existência de vínculo substancial entre o Estado da bandeira e o navio. Em ambas as Convenções, entretanto, não há a definição sobre o que é “vínculo substancial”, criando, assim, condições para que o artigo 91, da Convenção das

²² ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Convenção sobre o Alto Mar**. Genebra, 1958. Disponível em: https://treaties.un.org/doc/Treaties/1963/01/19630103%2002-00%20AM/Ch_XXI_01_2_3_4_5p.pdf. Acesso em: 9 dez 2020.

²³ GODIO, Leopoldo. **El "vínculo genuino" entre el buque y su estado de pabellón ante el persistente desafío de las denominadas "banderas de conveniencia"**. Repositório Pontifícia Universidad Católica Argentina, 2018, p. 4 (En otras palabras, desde un primer momento se había establecido un límite a la soberanía de los Estados en materia de otorgamiento de nacionalidad de buques puesto que, si bien les autorizaba a fijar discrecionalmente las condiciones de registro de buques, esta libertad debía ser acorde a la acreditación de una relación legítima entre el Estado otorgante y el buque beneficiado de la nacionalidad).

²⁴ ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar**. Montego Bay, 1982. Disponível em: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf. Acesso em: 9 dez 2020 (Article 91 Nationality of ships 1. 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. 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. 2. Every State shall issue to ships to which it has granted the right to fly its flag documents to that effect).

Nações Unidas sobre Direito do Mar, e o artigo 5, da Convenção sobre Alto Mar, sejam interpretados de maneiras abusivas e conflitantes²⁵, problema que será tratado com maior profundidade no tópico 3.2. O exercício da nacionalidade, entretanto, vem acompanhado de limites e deveres, alguns impostos pela norma internacional e outros a serem definidos pela legislação interna dos Estados da bandeira. Na legislação internacional há, especialmente em matéria de proteção ambiental e de segurança de navegação, extenso rol de limites e deveres ao Estado da bandeira e às embarcações; todavia, tendo em vista a limitação e o objetivo desta pesquisa, neste trabalho a análise se restringirá aos principais artigos previstos da Convenção de Montego Bay sobre o tema.

Deste modo, a Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar contempla no artigo 92 a previsão de que, regra geral, o navio deverá navegar sob uma única bandeira, salvo em casos excepcionais previstos em tratados ou nesta Convenção, é vedado à embarcação marítima a troca de bandeira e a utilização de duas ou mais bandeiras de acordo com sua conveniência:

Artigo 92

Status dos navios

1. Os navios devem navegar sob a bandeira de um único Estado e, salvo em casos excepcionais expressamente previstos em tratados internacionais ou neste Convenção, estará sujeita a sua jurisdição exclusiva no alto mar. Um navio não poderá mudar sua bandeira durante uma viagem ou enquanto estiver em um porto de escala, salvo no caso de uma real transferência de propriedade ou mudança de registro.

2. Um navio que navega sob as bandeiras de dois ou mais Estados, utilizando-as de acordo com a conveniência, não pode reivindicar nenhuma das nacionalidades em questão com respeito a qualquer outro Estado, e pode ser assimilado a um navio sem nacionalidade²⁶.

Sendo assim, salvo quando há Convenção ou Tratado internacionais prevendo a possibilidade de troca de bandeiras, ou ainda em caso de transferência efetiva da propriedade ou do registro, a embarcação marítima poderá arvorar somente uma única bandeira, sob pena de restar desprotegida perante terceiro Estado. Além disso, importa esclarecer ainda que, o artigo ao mencionar a vedação à utilização de duas ou mais bandeiras de Estados diversos, de acordo com as conveniências da embarcação, não está vedando a utilização das bandeiras de

²⁵ YOVCHEVA, Teodora V. Legal aspects of the genuine link between the state and the ship registered under its flag, **Proceedings of University of Ruse, Bulgaria**, v. 55, book 7, 2016, p. 102.

²⁶ ONU (1982), op. cit. (Article 92 Status of ships 1. Ships shall sail under the flag of one State only and, save in exceptional cases expressly provided for in international treaties or in this Convention, shall be subject to its exclusive jurisdiction on the high seas. A ship may not change its flag during a voyage or while in a port of call, save in the case of a real transfer of ownership or change of registry. 2. A ship which sails under the flags of two or more States, using them according to convenience, may not claim any of the nationalities in question with respect to any other State, and may be assimilated to a ship without nationality.)

conveniência, mas sim a utilização descomedida ao arbítrio do armador ou dos proprietários de bandeiras de nacionalidades distintas, visando atender às suas extravagâncias. Em seguida, merece grande destaque o artigo 94 da Convenção de Montego Bay²⁷, que inova ao apresentar extenso rol que contém alguns dos principais deveres do Estado da bandeira.

Inicialmente, o artigo traz a previsão de que cada Estado que concede às embarcações o direito de hastear sua bandeira, deve exercer de maneira eficaz a sua jurisdição e controle em matéria administrativa, técnica e social. Além disso, o dispositivo impõe que, cada Estado, deverá manter internamente um registro detalhado sobre os navios que são registrados sob sua bandeira; e, também, deverá assumir a jurisdição, conforme sua própria legislação, sobre a embarcação, seu comandante, oficiais e tripulação, em matérias relacionadas às questões administrativas, técnicas e sociais da embarcação marítima. A terceira menção do texto normativo é referente a necessidade de garantia da segurança marítima, devendo o Estado tomar medidas aplicáveis às embarcações sob sua bandeira, como a construção, o equipamento utilizado e as condições de navegabilidade do navio, quanto aos marítimos a norma impõe que se observe as condições de trabalho e a formação das tripulações, devendo-se levar em conta os instrumentos internacionais aplicáveis.

Em seguida, o dispositivo menciona que as medidas apresentadas devem incluir as necessárias para a garantia de que o navio, antes e posteriormente ao registro, seja inspecionado por autoridade competente e que possua à sua disposição cartas, publicações náuticas, equipamentos e instrumentos de navegação para que seja segura a navegação do navio. Quanto à capacitação técnica do comandante, oficiais e tripulação, a Convenção disciplina que os dois primeiros possuam as qualificações necessárias e adequadas, e que os últimos sejam adequados

²⁷ ONU (1982), op. cit.((a) that each ship, before registration and thereafter at appropriate intervals, is surveyed by a qualified surveyor of ships, and has on board such charts, nautical publications and navigational equipment and instruments as are appropriate for the safe navigation of the ship; (b) that each ship is in the charge of a master and officers who possess appropriate qualifications, in particular in seamanship, navigation, communications and marine engineering, and that the crew is appropriate in qualification and numbers for the type, size, machinery and equipment of the ship; (c) that the master, officers and, to the extent appropriate, the crew are fully conversant with and required to observe the applicable international regulations concerning the safety of life at sea, the prevention of collisions, the prevention, reduction and control of marine pollution, and the maintenance of communications by radio. 5. In taking the measures called for in paragraphs 3 and 4 each State is required to conform to generally accepted international regulations, procedures and practices and to take any steps which may be necessary to secure their observance. 6. A State which has clear grounds to believe that proper jurisdiction and control with respect to a ship have not been exercised may report the facts to the flag State. Upon receiving such a report, the flag State shall investigate the matter and, if appropriate, take any action necessary to remedy the situation. 7. Each State shall cause an inquiry to be held by or before a suitably qualified person or persons into every marine casualty or incident of navigation on the high seas involving a ship flying its flag and causing loss of life or serious injury to nationals of another State or serious damage to ships or installations of another State or to the marine environment. The flag State and the other State shall cooperate in the conduct of any inquiry held by that other State into any such marine casualty or incident of navigation).

em qualificação e em número para atender as necessidades das especificidades e dimensões da embarcação. Além disso, o texto prescreve que os comandantes e oficiais, bem como a tripulação no que lhe competir, devem estar familiarizados e obrigados a observar os regulamentos internacionais aplicáveis no que se refere à segurança da vida humana no mar, a prevenção de colisões, a prevenção redução da poluição marinha e a manutenção do contato por rádio.

Outro ponto muito importante apresentado pelo artigo 94 da UNCLOS, trata sobre a vigilância de outros Estados que, caso tenham motivos claros para acreditar que a jurisdição e o controle não foram exercidos de maneira correta, pode relatar os fatos ao Estado da bandeira, que investigará o apontado e, se for o caso, tomará as medidas necessárias para corrigir a situação relatada. Ademais, prescreve a parte final do artigo que, em caso de acidente marítimo ou incidente de navegação em alto mar, que cause morte ou ferimentos graves a nacionais de outro Estado e que envolva um navio que arvore sua bandeira, o Estado da bandeira e o outro Estado envolvido devem cooperar na condução das investigações sobre o acidente ocasionado.

Destaca-se, sumariamente, a menção observada no ponto "1", que de modo conjunto ao dever de existência de vínculo substancial previsto no artigo 91, integralizam a previsão preconizada no artigo 5 da Convenção sobre o Alto Mar. Reprisando, portanto, o dever de existência de um vínculo substancial e o dever de exercício efetivo de jurisdição pelo Estado da bandeira. Nesta Convenção, todavia, a pormenorização das responsabilidades do Estado da bandeira é, evidentemente, tratada com maior distinção. É notório o aperfeiçoamento da Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar de 1982, no que toca à responsabilidade inerente ao Estado da bandeira, como se observa no dispositivo acima mencionado e dentre outros observados no corpo da Convenção.

Deste modo, como último exemplo importante a ser mencionado, tem-se o artigo 217²⁸, o qual trata sobre a execução por parte do Estado da bandeira à fatos atinentes à

²⁸ ONU (1982), op. cit. (Article 217 Enforcement by flag States 1. States shall ensure compliance by vessels flying their flag or of their registry with applicable international rules and standards, established through the competent international organization or general diplomatic conference, and with their laws and regulations adopted in accordance with this Convention for the prevention, reduction and control of pollution of the marine environment from vessels and shall accordingly adopt laws and regulations and take other measures necessary for their implementation. Flag States shall provide for the effective enforcement of such rules, standards, laws and regulations, irrespective of where a violation occurs. 2. States shall, in particular, take appropriate measures in order to ensure that vessels flying their flag or of their registry are prohibited from sailing, until they can proceed to sea in compliance with the requirements of the international rules and standards referred to in paragraph 1, including requirements in respect of design, construction, equipment and manning of vessels. 3. States shall ensure that vessels flying their flag or of their registry carry on board certificates required by and issued pursuant to international rules and standards referred to in paragraph 1. States shall ensure that vessels flying their flag are periodically inspected in order to verify that such certificates are in conformity with the actual condition of the vessels. These certificates shall be accepted by other States as evidence of the condition of the vessels and shall be regarded as having the same force as

responsabilidade sobre as embarcações no cumprimento das regras e normas internacionais, bem como aos procedimentos em caso de incidentes com o navio. A primeira imposição apresentada pelo artigo se refere ao dever dos Estados de assegurar o cumprimento das regras e padrões internacionais aplicáveis, bem como das leis e regulamentos adotados pela UNCLOS para a prevenção, redução e controle da poluição do meio ambiente marinho. Ressalta-se no texto o importante e inafastável dever de que o Estado da bandeira providenciar e aplicar maneiras efetivas de regras, padrões, leis e regulamentos, independentemente de onde ocorra uma violação. Caso se constate que alguma embarcação marítima não estiver cumprindo as disposições anteriormente mencionadas, ou ainda referentes à construção, projeto, equipamento e tripulação, o Estado da bandeira deverá tomar medidas a assegurar que tais embarcações sejam proibidas de navegar enquanto não sanada a falha observada.

Outro importante mecanismo previsto no artigo 217, é o dever de fiscalização e inspeção pelo Estado da bandeira aos navios registrados em seu território, para que se verifique se os certificados e demais documentos exigidos estão em conformidade com o estado real das embarcações. Esses certificados, em regra, devem ser aceitos por outros Estados como prova do estado das embarcações, sendo negado seu reconhecimento caso haja motivos claros para crer que as condições da embarcação não correspondem aos detalhes consignados no certificado emitido. E, por fim, o último ponto que merece destaque é a previsão de que os Estados devem, a pedido escrito de qualquer terceiro Estado, investigar qualquer violação alegada como tendo sido cometida por navios que arvoram sua bandeira. Essa investigação, todavia, não vincula o Estado da bandeira a instaurar de um processo, sendo uma faculdade caso se convença sobre a existência de provas suficientes em relação à alegada violação e, ainda, caso isso ocorra, deverá instruir o feito de acordo com suas leis internas. Impõe o dispositivo que as penalidades previstas na legislação interna dos Estados devem ser adequadas em severidade para desencorajar futuras violações.

certificates issued by them, unless there are clear grounds for believing that the condition of the vessel does not correspond substantially with the particulars of the certificates. 4. If a vessel commits a violation of rules and standards established through the competent international organization or general diplomatic conference, the flag State, without prejudice to articles 218, 220 and 228, shall provide for immediate investigation and where appropriate institute proceedings in respect of the alleged violation irrespective of where the violation occurred or where the pollution caused by such violation has occurred or has been spotted. 5. Flag States conducting an investigation of the violation may request the assistance of any other State whose cooperation could be useful in clarifying the circumstances of the case. States shall endeavour to meet appropriate requests of flag States. 6. States shall, at the written request of any State, investigate any violation alleged to have been committed by vessels flying their flag. If satisfied that sufficient evidence is available to enable proceedings to be brought in respect of the alleged violation, flag States shall without delay institute such proceedings in accordance with their laws. 7. Flag States shall promptly inform the requesting State and the competent international organization of the action taken and its outcome. Such information shall be available to all States. 8. Penalties provided for by the laws and regulations of States for vessels flying their flag shall be adequate in severity to discourage violations wherever they occur).

..

Dessa forma, conforme verificado nos dispositivos apresentados, a Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar é um importante instrumento para o direito internacional marítimo, que prevê de forma mais ampla e regulamentada, especialmente, os deveres do Estado da bandeira, enquanto sujeito de direito internacional passível de ser responsabilizado pela eventual negligência e descumprimento de Tratados e Convenções internacionais, dos quais faz parte. Ademais, com o objetivo de limitar as vantagens obtidas pelas embarcações que se utilizavam das bandeiras de conveniência, Dominique Carreau e Jahyr-Philippe Bichara defendem que, através da extensa lista de obrigações impostas pela Convenção ao Estado do pavilhão, as quais, se efetivamente respeitadas, “reduziriam a nada as vantagens das frotas de complacência”²⁹.

2.2 O VÍNCULO SUBSTANCIAL

O vínculo substancial, como demonstrado na análise da Convenção sobre o Alto Mar e da Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar, é um elemento mencionado ao tratar sobre a nacionalidade das embarcações marítimas. Em análise os textos, observa-se que ambas as Convenções não apresentam um conceito sobre o que se entenderia por “vínculo substancial”, causando considerável impasse e incerteza quanto à sua definição e modo de aplicação. Desta forma, analisar-se-á duas manifestações da Corte Internacional de Justiça, a primeira sendo a decisão proferida no Caso *Nottebohm* e a segunda no parecer consultivo sobre o *Maritime Safety Committee (IMCO - IMO)*, que trataram sobre questões relacionadas à compreensão de vínculo substancial.

Após, buscando corroborar o estudo acerca da jurisprudência das Cortes Internacionais, analisar-se-á o julgamento dos casos *M/V Saiga n. 2 (1999)* e *M/V Virginia G (2014)*, decididos pelo Tribunal Internacional do Direito do Mar e que, novamente, trouxeram para o debate a questão do vínculo substancial. Por fim, após apresentados os elementos sobre o desenvolvimento do “vínculo substancial” e a posição que vem sendo adotada pelos Tribunais Internacionais sobre o tema, demonstrar-se-á, brevemente, o impasse e a negligência

²⁹ CARREAU, Dominique; BICHARA, Jahyr-Philippe. **Direito internacional**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2015, p. 417

da doutrina nacional e internacional sobre a definição de vínculo substancial, terminando na análise da legislação de registro de embarcações do Reino Unido.

2.2.1 Genuine link: o caso Nottebohm e sua contribuição

O famoso “caso Nottebohm”³⁰, julgado pela Corte Internacional de Justiça (CIJ), em 1955, é um caso paradigmático no estudo do desenvolvimento do vínculo substancial, conforme se apresentará. A história por detrás do importante julgamento pela Corte Internacional de Justiça, trata sobre um pedido de proteção diplomática, feito pelo Sr. Friedrich Nottebohm ao Principado de Liechtenstein, em face do Governo da Guatemala, em razão das graves medidas tomadas pelo Estado da Guatemala contra os bens e a permanência do Sr. Nottebohm no território guatemalteco.

Alemão nascido em 1881, o Sr. Friedrich se mudou para Guatemala em 1905, lugar que estabeleceu residência e passou a desenvolver atividades comerciais. Com o início da Primeira Guerra Mundial, buscando a adoção da neutralidade e precavendo-se de eventuais futuras perseguições em razão de sua nacionalidade, Nottebohm requereu e obteve a nacionalidade do Principado de Liechtenstein. Apesar de ter tomado providências antecedentes visando evitar possíveis perseguições, em 1943, o Sr. Nottebohm foi preso pela polícia guatemalteca e extraditado para os Estados Unidos, onde permaneceu preso como “inimigo estrangeiro” até 1946. Após ser liberado, o Sr. Friedrich tentou retornar à Guatemala, contudo, o Governo já havia expropriado seus bens, bem como impediu seu reingresso no território da Guatemala.

Desta forma, ante a negativa de retorno à Guatemala, o Sr. Nottebohm passou a residir efetivamente no Principado de Liechtenstein. Diante disso, Liechtenstein ingressou na Corte Internacional de Justiça contra o Estado da Guatemala, buscando o ressarcimento pelos bens expropriados do Sr. Nottebohm, além de indenização pelos danos ocasionados ao seu nacional. Na decisão proferida pela CIJ, abordou-se um conjunto de requisitos necessários para a delimitação e atribuição do caráter de “nacionalidade” a determinada pessoa. Extrai-se da decisão o seguinte excerto:

Segundo a prática dos Estados, as decisões arbitrais e judiciais e as opiniões dos escritores, a nacionalidade é um vínculo jurídico que tem por base um fato social

³⁰ CORTE INTERNACIONAL DE JUSTIÇA. **Caso Nottebohm**. Haia, 1955. Disponível em: <https://www.icj-cij.org/public/files/case-related/18/018-19550406-JUD-01-00-EN.pdf>. Acesso em: 23 out 2020.

de vinculação, uma conexão genuína de existência, interesses e sentimentos, juntamente com a existência de reciprocidade direitos e deveres. Pode-se dizer que constitui a expressão jurídica do fato de que o indivíduo a quem é conferido, seja diretamente pela lei ou como resultado de um ato das autoridades, está de fato mais intimamente ligado à população do Estado que confere nacionalidade do que a de qualquer outro Estado. Conferida por um Estado, só confere a esse Estado o direito de exercer proteção em relação a outro Estado, se constituir uma tradução em termos jurídicos da ligação do indivíduo com o Estado que o tomou seu nacional³¹.

Desta forma, a Corte entendeu que, para que seja reconhecida a nacionalidade de uma pessoa física, faz se necessária a presença de “genuine connection”³² entre o Estado e o que se tornou seu nacional, que se evidencia mediante requisitos objetivos que comprovem essa conexão genuína. Nesse sentido, debate-se a aplicação da conclusão extraída pela Corte Internacional de Justiça no julgamento do caso *Nottebohm*, aos requisitos necessários para reconhecimento da nacionalidade às embarcações marítimas. Apesar de o tema ter sido amplamente debatido, defendendo Jessup a possibilidade da extensão por analogia dos critérios impostos pela decisão da Corte Internacional de Justiça, no caso *Nottebohm*, às embarcações e aos Estados da bandeira, através da “the link theory”³³, como se observa na manifestação do juiz Jessup no julgamento do caso *Barcelona Traction*:

Se um Estado confere sua nacionalidade a uma pessoa que não tem nenhum vínculo genuíno com ela, outro Estado pode não precisar reconhecer a pessoa como tal nacional. Tal nacionalidade foi definida como "uma cidadania de conveniência". Se um Estado pretende conferir sua nacionalidade a navios, permitindo-lhes arvorar sua bandeira, sem assegurar que eles cumpram exigências como administração, propriedade, jurisdição e controle, outros Estados não são obrigados a reconhecer a nacionalidade reivindicada do navio.³⁴

Apesar das considerações apresentadas pelo Juiz, restou-se convencido pela impossibilidade de aplicação dos requisitos utilizados no julgamento do caso *Nottebohm*, às

³¹ Ibid, p. 22 (According to the practice of States, to arbitral and judicial decisions and to the opinions of writers, nationality is a legal bond having as its basis a social fact of attachment, a genuine connection of existence, interests and sentiments, together with the existence of reciprocal rights and duties. It may be said to constitute the juridical expression of the fact that the individual upon whom it is conferred, either directly by the law or as the result of an act of the authorities, is in fact more closely connected with the population of the State conferring nationality than with that of any other State. Conferred by a State, it only entitles that State to exercise protection vis-à-vis another State, if it constitutes a translation into juridical terms of the individual's connection with the State which has made him its national.)

³² Ibid, p. 22 (tradução livre: conexão genuína).

³³ INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE. **Separate opinion of Judge Jessup - Barcelona Traction Case**. Haia, 1970, p. 184. Disponível em:

<https://www.icj-cij.org/public/files/case-related/50/050-19700205-JUD-01-06-EN.pdf>. Acesso em: 9 dez 2020.

³⁴ Ibid, p.188 (If a State confers its nationality on a person who has no genuine link with it, another State may not need to recognize the person as such national. Such nationality has been styled "a citizenship of convenience" . If a State purports to confer its nationality on ships by allowing them to fly its flag, without assuring that they meet such tests as management, ownership, jurisdiction and control, other States are not bound to recognize the asserted nationality of the ship. As a matter of principle and logic-supported by State practice-a comparable rule is applicable to corporations).

embarcações marítimas. Não obstante inexistir a possibilidade de implementação do princípio do vínculo genuíno às embarcações marítimas, nos moldes propostos no julgamento da Corte Internacional de Justiça, é inegável a sua influência nos diplomas normativos produzidos após essa importante decisão.

Após a decisão do caso *Nottebohm*, em 1958 foi assinada a Convenção sobre o Alto Mar (*Convention on the High Seas*), a qual consagrou pela primeira vez no direito internacional os princípios básicos de atribuição da nacionalidade às embarcações³⁵, ao prescrever em seu artigo 5, que “deve haver um vínculo genuíno entre o Estado e o navio”³⁶. À luz do artigo 5, da Convenção sobre o Alto Mar, observa-se a exigibilidade da existência de um vínculo genuíno entre o Estado da bandeira e o navio. A previsão observada se repete na Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar (UNCLOS), em seu art. 91, que trata sobre a nacionalidade dos navios ao prever que “deve existir um vínculo substancial entre o Estado e o navio”³⁷.

Desta forma, é evidente a influência que o posicionamento adotado pela Corte Internacional de Justiça, no julgamento do caso *Nottebohm*, operou nas discussões e nos processos de elaboração da Convenção sobre o Alto Mar e, posteriormente, da Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar, com a previsão e reiteração do dever de existência de um vínculo substancial entre o navio e o Estado da bandeira - ainda que em uma perspectiva diferente da aplicada ao julgado -, como um dos requisitos essenciais à atribuição da nacionalidade às embarcações marítimas.

2.2.2 A Corte Internacional de Justiça - parecer consultivo na formação do Maritime Safety Committee (IMO) de 1960

O Comitê de Segurança Marítima, previsto no artigo 28 da Convenção de Genebra de 1948, é o responsável por exercer importantes funções dentro da Organização Marítima Internacional (à época, Organização Consultiva Marítima Intergovernamental - IMCO) e sua composição foi alvo de disputas e controvérsias no interior do Organismo Internacional entre os Estados que almejavam resguardar um lugar de destaque dentro do Comitê. As suas incumbências e atribuições estão prescritas no artigo 28, que colocam em evidência a grande importância que o Comitê representa:

³⁵ XHELILAJ, Emal; KRISAFI, Ksenofon. International Implications Concerning the Legal Regime of the Ships Registration. *Scientific Journal of Maritime Research*. p. 213 - 223. 2013, p. 215.

³⁶ ONU (1958), op. cit. (There must exist a genuine link between the State and the ship).

³⁷ ONU (1982), op. cit. (There must exist a genuine link between the State and the ship)

Artigo 28

a) O Comitê de Segurança Marítima deverá examinar quaisquer assuntos, dentro do escopo da Organização, relacionados com; auxílios à navegação, construção e equipamento de navios, à condução do ponto de vista de segurança, regras para evitar abalroamento no mar, manuseio de cargas perigosas, procedimentos e requisitos de segurança marítima, informações hidrográficas, livros de registros e registros de navegação, investigação de sinistros marítimos, salvamento e resgate, e quaisquer outros assuntos que afetem diretamente a segurança marítima.

b) O Comitê de Segurança Marítima deverá prever mecanismos para a realização de quaisquer tarefas que lhe sejam atribuídas; pela presente Convenção, pela Assembléia ou pelo Conselho ou qualquer tarefa dentro do escopo do presente artigo que possa a ele ser atribuída por, ou através, de qualquer outro instrumento internacional e aceita pela Organização.

c) Tendo em conta o disposto no artigo 25, o Comitê de Segurança Marítima, a pedido da Assembléia ou do Conselho ou, se julgar útil tal ação no interesse do seu próprio trabalho, deverá manter relações estreitas com outros organismos que possam promover os propósitos da Organização³⁸.

Diante do papel decisivo, a participação no Comitê foi notoriamente muito disputada pelos Estados; sendo necessário, em razão da ausência de consenso sobre qual deveria ser o critério adotado, submeter parecer consultivo à Corte Internacional de Justiça para o deslinde da questão. Discutia-se no parecer consultivo encaminhado para apreciação da CIJ qual deveria ser o critério de escolha dos membros do permanentes do Comitê de Segurança Marítima da Organização, indagando-se a aplicação de um critério meramente formal para a delimitação de nacionalidade (como nos casos das bandeiras de conveniência) ou, em sentido oposto, um critério material que se fizesse presente um vínculo genuíno entre Estado da bandeira e a embarcação marítima.

O ponto colocado em discussão era de suma importância, porquanto cabia à Corte Internacional de Justiça definir as “maiores nações proprietárias de navios”³⁹ para a formação do Comitê de Segurança Marítima. De um lado, defendia a delegação da Libéria pela utilização dos critérios de tonelagem ou de número de registros, e, em sentido oposto, a delegação do Reino Unido, que questionava se “devem as ‘oito maiores nações armadoras’ serem determinadas exclusivamente de acordo com a tonelagem no registro nacional”⁴⁰, bem como se, caso afirmativo, havia o dever de a Assembleia eleger para o Comitê os Estados com maior tonelagem⁴¹.

³⁸ MARINHA DO BRASIL. **Convenção da Organização Marítima Internacional (IMO)**. Genebra, 1948.

Disponível em:

https://www.ccaimo.mar.mil.br/ccaimo/sites/default/files/convencao_imo_pub_imo_jb001e_0.pdf

³⁹ SHAW, Malcolm Nathan. **International Law**. 5 ed. New York: Cambridge University Press, 2003, p. 546 (texto original: 'largest ship-owning nations').

⁴⁰ BOZEK, op. cit., p. 144 (Must the "eight largest ship-owning nations" be determined solely according to the tonnage on the national register).

⁴¹ Ibid, p. 144..

Desse modo, em face dos questionamentos suscitados, a conclusão da Corte foi pela adoção do critério formal, levando em consideração unicamente o percentual de tonelagem, tendo em vista ser ele mais “prático, seguro e fácil de aplicar”⁴², bem como por estar em consonância com “a prática internacional e usos marítimos”⁴³. Assim, consignou que, nenhuma outra interpretação, se não essa, é cabível na análise do caso: “o princípio subjacente ao Artigo 28 (a) é que os maiores países armadores terão predominância no Comitê. Nenhuma interpretação do artigo que não esteja em consonância com este princípio é admissível”⁴⁴. A decisão, contudo, não foi bem aceita pela doutrina internacional, que esperava que a Corte aproveitasse o momento e estabelecesse os critérios que trouxessem mais segurança e significado para o impasse do “vínculo substancial”.

Nesse sentido, argumentam Dominique Carreau e Jahyr-Philippe Bichara:

A Corte se recusou a abordar o problema da nacionalidade dos navios pelo viés do “vínculo efetivo” ou do “laço substancial”, conforme propôs a convenção de Genebra supracitada, o que lhe teria permitido chegar a uma solução diferente, do tipo “Nottebohm”. Em outras palavras, em matéria de nacionalidade dos navios, a Corte não seguiu sua jurisprudência Nottebohm.

[...]

Essa jurisprudência laxista parece ter sido condenada pela Convenção supracitada de Montego Bay de 1982, que impôs uma extensa lista de obrigações ao Estado do pavilhão, as quais, se efetivamente respeitadas, reduziriam a nada as vantagens das frotas de complacência⁴⁵.

Observa-se que como ensinado por Carreau e Bichara, a decisão da Corte Internacional de Justiça em atribuir mais importância ao número de registros de embarcações, que diretamente favorecia ao sistema dos pavilhões de complacência, trouxe certo impasse internacional e instabilidade sobre o tema. Igualmente se posicionou Malcolm N. Shaw ao argumentar que a CIJ, infelizmente, não aproveitou a oportunidade para “considerar os problemas dos pavilhões de conveniência ou o significado de ‘vínculo substancial’ à luz da verdadeira propriedade dos navios envolvidos, pelo que permanecem dúvidas e

⁴² DERECHO INTERNACIONAL. **Constitución del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental**: Opinión consultiva de 8 de junio de 1960. 2020. Disponível em: <https://www.dipublico.org/116198/constitucion-del-comite-de-seguridad-maritima-de-la-organizacion-consultiva-maritima-intergubernamental-opinion-consultiva-de-8-de-junio-de-1960/>

⁴³ Ibid.

⁴⁴ INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE. **Constitution of the Maritime Safety Committee of the Inter-governmental Maritime Consultative Organization** - Advisory Opinion of 8 June 1960. Haia, 1960. p. 14-15. Disponível em: <https://icj-cij.org/public/files/case-related/43/043-19600608-ADV-01-00-EN.pdf> (the underlying principle of Article 28 (a) is that the largest shipowning nations shall be in predominance on the Committee. No interpretation of the Article which is not consonant with this principle is admissible).

⁴⁵ Carreau; Bichara, op.cit., p. 417.

ambiguidades”⁴⁶. Provocação semelhante foi suscitada na análise feita por O’Connell, ao afirmar que “embora o Tribunal tenha deixado claro que não estava preocupado com a questão do ‘vínculo genuíno’ nesta interpretação, é difícil resistir à conclusão de que reforçou o argumento funcional em oposição ao social”⁴⁷.

Deste modo, ao não enfrentar a questão problemática da nacionalidade dos navios, considerando as menções expressas na Convenção de Genebra sobre o Alto Mar e, posteriormente, na Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar, sobre a imprescindibilidade do dever de existência de um “vínculo substancial” entre a embarcação marítima e o Estado da bandeira, é possível concluir que “a concepção da Corte Internacional de Justiça, em matéria de nacionalidade, carece singularmente de continuidade e, mesmo, de lógica”⁴⁸.

2.2.3 O Tribunal Internacional do Direito do Mar: M/V Saiga 2 Case (1999) e M/V Virginia G Case (2014)

O Tribunal Internacional de Direito do Mar (ITLOS), sediado em Hamburgo, é um mecanismo judicial independente criado pela Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar, especializado em matéria de lei do mar, com um sistema de disputas e prerrogativas previstas na Convenção de Montego Bay, que, além dela, possui um conjunto de acordos pactuados entre os Estados e um estatuto que disciplina a sua atuação⁴⁹. Dentre os casos submetidos à apreciação desta Corte, destaca-se os casos M/V Saiga 2 e M/V Virginia G, os quais interessam a esta pesquisa em razão do objeto discutido.

O primeiro caso, Saiga n. 2, entre São Vicente e as Granadinas contra Guiné, julgado pelo Tribunal Internacional do Direito do Mar em 1999, abordou de maneira módica a questão do vínculo substancial. Em síntese, a embarcação Saiga estava transportando gásóleo na Zona Econômica Exclusiva da Guiné quando foi interpelada e apreendida pela marinha guineense. Diante disso, São Vicente e as Granadinas peticionaram perante o Tribunal requerendo a liberação da embarcação e da tripulação presa pelas autoridades da Guiné. Além de outras

⁴⁶ Shaw, op.cit., p. 546 (considering the problems of flags of convenience or the meaning of the 'genuine link' in the light of the true ownership of the ships involved, and so the doubts and ambiguities remain).

⁴⁷ O’CONNELL, Daniel P.; SHEARER, Ivan Anthony. *The international law of the sea*. Oxford: **Clarendon Press**, v. 1-2, 1984, p. 759 (while the Court made it clear that it was not concerned with the question of 'genuine link' in this interpretation, it is difficult to resist the conclusion that it reinforced the functional as against the social argument).

⁴⁸ Carreau; Bichara, op. cit., p. 418.

⁴⁹ BEIRÃO, André Panno; CELSO, Antônio (Ed.). **Reflexões sobre a Convenção do Direito do Mar**. Fundação Alexandre de Gusmão, 2014, p. 505.

discussões presentes no caso, é importante para o fim deste trabalho a análise feita pelo Tribunal Internacional do Direito do Mar acerca do vínculo substancial.

Em objeção de admissibilidade, a Guiné suscitou a inexistência de vínculo genuíno entre São Vicente e as Granadinas com a embarcação M/V Saiga, motivo pelo qual isenta a Guiné do reconhecimento da nacionalidade vicentina da M/V Saiga, fator que constitui pré-requisito para a reclamação⁵⁰. Assim, consignou a Guiné que, nos termos do art. 91, § 1, da Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar, dispõe que deve existir um vínculo genuíno entre o Estado da bandeira e a embarcação. Há nesse sentido, uma observação específica a se analisar, sendo a de que a eventual ausência de vínculo substancial autoriza que outro Estado a recusar o reconhecimento da nacionalidade do navio.

No julgamento do primeiro questionamento, o Tribunal entendeu que a Convenção não havia apresentado um conceito sobre “vínculo substancial” e que, embora tenha havido apresentado projeto pela Comissão de Direito Internacional, no sentido de que a ausência de vínculo genuíno autorizasse o não reconhecimento da nacionalidade por outro Estado, essa compreensão não foi acolhida pela Convenção de Genebra de 1958, nem posteriormente pela Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar, como se observa no excerto:

A Convenção segue a abordagem da Convenção de 1958. O artigo 91 mantém a parte da terceira frase do artigo 5, parágrafo 1, da Convenção de 1958, que estabelece que deve haver um vínculo genuíno entre o Estado e o navio. A outra parte dessa sentença, estabelecendo que o Estado de bandeira exercerá efetivamente sua jurisdição e controle em questões administrativas, técnicas e sociais sobre os navios que arvoram sua bandeira, está refletida no artigo 94 da Convenção, que trata dos deveres do Estado de bandeira⁵¹

Deste modo, a conclusão apresentada pelo Tribunal do Mar à indagação, foi de que o objetivo das disposições previstas na Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar, referente a necessidade de um vínculo substancial entre a embarcação marítima e seu Estado de bandeira, se restringe unicamente a garantir o efetivo cumprimento dos deveres do Estado da bandeira, previsto no art. 94 da Convenção, e não de estabelecer critérios suscetíveis de serem invocados por outros Estados para contestar a validade do registro de navios em um Estado de

⁵⁰ TRIBUNAL INTERNACIONAL DO DIREITO DO MAR. **M/V Saiga n. 2 Case**. 1999, p. 33. Disponível em: https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_2/published/C2-J-1_Jul_99.pdf. Acesso em: 23 out 2020.

⁵¹ *Ibid.*, p. 35 (The Convention follows the approach of the 1958 Convention. Article 91 retains the part of the third sentence of article 5, paragraph 1, of the 1958 Convention which provides that there must be a genuine link between the State and the ship. The other part of that sentence, stating that the flag State shall effectively exercise its jurisdiction and control in administrative, technical and social matters over ships flying its flag, is reflected in article 94 of the Convention, dealing with the duties of the flag State).

bandeira⁵².

O segundo caso submetido ao Tribunal Internacional do Direito do Mar a ser analisado é o M/V Virginia G, que envolveu Panamá e Guiné-Bissau e foi julgado pelo Tribunal Internacional do Direito do Mar, em 2014. A controvérsia neste caso, deu-se em razão de o M/V Virginia G ter sido surpreendido pelas autoridades da Guiné comercializando gásóleo na Zona Econômica Exclusiva da Guiné-Bissau sem a devida autorização, motivo pelo qual foi feita a apreensão da embarcação, do produto e da tripulação. Em objeção de admissibilidade, Guiné-Bissau suscitou a inexistência de vínculo substancial entre M/V Virginia G e Panamá (o Estado da bandeira). Importantes foram as considerações apresentadas sobre o que o Estado reclamado entende por existência de “vínculo substancial”:

A Guiné-Bissau afirma ainda que “a função do elo genuíno é estabelecer uma norma mínima internacional para o registo de navios”. Para a Guiné-Bissau, “a verdadeira ligação não é apenas um registo formal, mas também exige uma ligação real e substancial entre o navio e o Estado de bandeira”. A Guiné-Bissau sustenta que “o registo do VIRGINIA G sob a bandeira do Panamá não cumpre a condição de jurisdição efetiva do Estado de bandeira” e que “nem o armador nem a tripulação do navio são de origem panamenha, que são condições essenciais para haver um vínculo genuíno estabelecido entre o Estado e o navio nos termos do artigo 91 (1) da Convenção”. Acrescenta que esta situação “é um caso de bandeira de conveniência, pois não existe qualquer ligação entre o navio e o Panamá”. Referindo-se ao artigo 92, parágrafo 2, da Convenção, a Guiné-Bissau conclui que “nos casos de falta de uma ligação genuína entre o Estado de bandeira e o navio, o Estado costeiro não deve ser obrigado a reconhecer o direito de navegação de tal navio em sua zona econômica exclusiva⁵³.”

Desse modo, observa-se que, novamente se defendeu que a evidenciação da existência de vínculo genuíno não se limita ao simples registro formal, mas sim a uma efetiva ligação real (vínculo substancial) entre o navio e o Estado da bandeira. Além disso, repetidamente se verifica o argumento sobre a possibilidade de não reconhecimento da nacionalidade da embarcação, por terceiros Estados, em razão da ausência de vínculo efetivo.

⁵² Ibid., p. 42.

⁵³ TRIBUNAL INTERNACIONAL DO DIREITO DO MAR. **M/V Virginia G Case**. 2014, p. 41. Disponível em: https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no.19/judgment_published/C19_judgment_1404_14.pdf. Acesso em: 23 out 2020 (Guinea-Bissau further states that “the function of the genuine link is to establish an international minimum standard for the registration of ships”. For Guinea-Bissau, “the genuine link is not only a formal registration, but also requires a real and substantial connection between the vessel and the flag State”. Guinea-Bissau maintains that “the registration of the VIRGINIA G under the flag of Panama does not meet the condition of an effective jurisdiction of the flag State” and that “neither the ship owner nor the manning of the ship are of Panamanian origin, which are essential conditions to have a genuine link established between the State and the ship under article 91(1) of the Convention”. It adds that this situation “is a case of a flag of convenience, as there is not any connection between the ship and Panama”. Referring to article 92, paragraph 2, of the Convention, Guinea-Bissau concludes that “[i]n cases of lack of a genuine link between the flag State and the ship, the coastal State should not be bound to acknowledge the right of navigation of such ship in its exclusive economic zone).

Ao apreciar o caso, o Tribunal centralizou sua análise na questão de saber se o direito de um Estado conceder sua nacionalidade a uma embarcação depende da existência de um vínculo genuíno entre ele e o navio. Ou seja, indagou-se se o vínculo substancial é, ou não, um elemento essencial para a concessão da nacionalidade de um Estado a um navio.

Em conclusão, novamente, o Tribunal se convenceu de que a exigência de um vínculo substancial entre o Estado de bandeira e o navio não deve ser interpretada como um pré-requisito ou, ainda, como condições a serem cumpridas para o exercício do direito do Estado de bandeira para conceder sua nacionalidade às embarcações marítimas que solicitarem o seu registro. Desta forma, o Tribunal Internacional do Direito do Mar reiterou o posicionamento adotado no julgamento no M/V Saiga 2, e acrescentou:

Na opinião do Tribunal, uma vez que um navio é registrado, o Estado de bandeira é obrigado, nos termos do artigo 94 da Convenção, a exercer jurisdição e controle efetivos sobre esse navio, a fim de garantir que opere de acordo com os regulamentos internacionais geralmente aceitos, procedimentos e práticas. Este é o significado de “vínculo genuíno”⁵⁴.

Deste modo, observa-se que a jurisprudência do Tribunal Internacional do Direito do Mar, analisada sob a ótica do tratamento atribuído às questões que envolvem o dilema do “vínculo substancial”, é consideravelmente superficial, tendo em vista que tanto no julgamento do M/V Saiga n. 2, quanto do M/V Virginia G, o Tribunal esquivou-se de adentrar ao mérito do problema que envolve o vínculo substancial. Apesar de, especialmente na análise e julgamento do M/V Virginia G, terem sido apresentadas ao Tribunal indagações fundamentadas e relevantes para a análise do caso, como a necessidade de observação dos elementos que evidenciam o real vínculo entre o Estado da bandeira e a embarcação, bem como a ausência de cumprimento do dever de controle previsto na Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar, ao proferir a decisão final a Corte simplesmente ignorou as justas considerações formuladas pela Guiné-Bissau.

Além disso, a posição adotada pelo Tribunal é passível de crítica quanto a sua pouca profundidade e carência de pragmaticidade. Isto porque, seu posicionamento omissivo apenas posterga o impasse e as imprecisões quanto aos limites à utilização das bandeiras de conveniência, bem como favorece os Estados de conveniência que manifestamente não possuem vínculos efetivos com o navio, tampouco cumprem os deveres de controle e

⁵⁴ Ibid., p. 45 (In the view of the Tribunal, once a ship is registered, the flag State is required, under article 94 of the Convention, to exercise effective jurisdiction and control over that ship in order to ensure that it operates in accordance with generally accepted international regulations, procedures and practices. This is the meaning of “genuine link”).

fiscalização previstos na Convenção de Montego Bay. Assim, o Tribunal Internacional do Direito do Mar, mantém-se avesso e pouco amistoso quanto aos problemas ocasionados pela ausência de uma regulamentação internacional mínima para registro de navios, mantendo o ultrapassado critério frágil e insuficiente para a constatação do dissimulado cumprimento dos deveres impostos na Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar.

2.2.4 Merchant Shipping Act (1995) e Merchant Shipping (Registration of Ships - 1993)

A concepção de “vínculo substancial”, como demonstrada nos tópicos anteriores, é muito complexa no estudo do direito internacional marítimo, uma vez que não há de modo claro e preciso uma delimitação e definição do que seja considerado um efetivo vínculo substancial. Na doutrina nacional e internacional o assunto é consideravelmente negligenciado, porquanto grande parte da doutrina nacional e internacional nem sequer abordam o tema “vínculo substancial”, não tratam sobre seus problemas de ausência de definição e não se dedicam a discutir possíveis requisitos caracterizadores do vínculo efetivo, limitando-se, na grande maioria das vezes a tão somente afirmar que o tema é complexo e ainda não resolvido.

Essa constatação pode ser evidenciada nas palavras de Hildebrando Accioly, que somente toca na dificuldade da temática, ao afirmar que “a determinação da nacionalidade é um tema complexo, pois a exigência de vínculo substancial (*genuine link*) entre o Estado e o navio é considerada vaga, em sua formação, e tem dado lugar a interpretações abusivas”⁵⁵. A conclusão apresentada é compartilhada também por Malcolm N. Shaw, que argumenta que a concepção do que consiste precisamente o termo “vínculo substancial” e o modo se de regulamentar abuso das disposições do art. 5, da Convenção sobre o Alto Mar e do artigo 91, da Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar são questões ainda não resolvidas⁵⁶. O autor afirma que, por exemplo, os Estados Unidos da América sustenta que a “exigência de um ‘vínculo genuíno’ significa apenas um dever de exercer jurisdição sobre o navio de maneira eficaz, e não uma pré-condição para a concessão ou aceitação por outros Estados da nacionalidade concedida”⁵⁷.

Eliane M. Octaviano Martins, vai um pouco além em sua análise sobre o tema, ao ressaltar que a Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar III é evidentemente omissa

⁵⁵ ACCIOLY, Hildebrando. **Manual de Direito Internacional Público**. 24. ed. – São Paulo : Saraiva Educação, 2019, p. 886-887.

⁵⁶ Shaw, *op. cit.*, p. 546.

⁵⁷ *Ibid*, p. 546 (tradução livre de: maintain that the requirement of a 'genuine link' really only amounts to a duty to exercise jurisdiction over the ship in an efficacious manner, and is not a precondition for the grant, or the acceptance by other states of the grant, of nationality).

a respeito dos critérios de “vínculo substancial”, ao determinar a estipulação às normas internas dos Estados⁵⁸. Por esse motivo, não há uma aplicação una, tendo cada Estado estipulado, ou não, seus próprios requisitos e padrões para que se evidencie a existência do vínculo substancial. Nesse sentido, argumenta a autora que:

O Estado da bandeira deverá exercer a sua jurisdição em conformidade com o seu direito interno sobre todo navio que ostente o seu pavilhão e sobre o comandante, os oficiais e a tripulação, em questões administrativas, técnicas e sociais que se relacionem com o navio. Por conseguinte, o conceito de relação autêntica e efetiva toma-se impreciso ante a carência de uma fórmula aceita pela comunidade internacional.

Nesse contexto, vários têm sido os critérios adotados pelas legislações na determinação da nacionalidade do navio. Os critérios da construção, da propriedade, da composição da equipagem e do sistema misto têm se destacado como os mais utilizados⁵⁹.

Deste modo, como notabilizado pela autora, observa-se que ante a ausência de um consenso internacional sobre o conceito de vínculo genuíno e seus elementos de identificação, cada Estado possui a autonomia para definir o que se considera sobre o “vínculo substancial”, sendo comum que alguns Estados escolham por requisitos como a participação de nacionais da tripulação da embarcação ou ainda a ligação do proprietário ou corporação ao Estado da bandeira, devendo ser nacional ou possuir dentro do território do Estado requerido a sede e controle de suas operações empresariais. Assim, constata-se que há consideráveis diferenças entre as legislações existentes⁶⁰, que dependerão dos critérios que o Estado adotará como necessários para o registro da embarcação marítima. Diante dessas diferenças, Teodora Yovcheva afirma que:

A prática legislativa dos estados firma diversos critérios norteadores diferentes para a concessão da nacionalidade e da bandeira de um navio: o direito de propriedade do navio do estado da bandeira aos seus cidadãos ou organizações; a residência permanente dos cidadãos-proprietários do navio, e para as organizações - a residência da direção ou da sua sede no território do Estado de bandeira; a afiliação do comandante e da maior parte da tripulação do navio aos cidadãos do Estado de bandeira; em alguns casos - a localização do navio⁶¹.

⁵⁸ Martins (2008), op. cit., p. 170.

⁵⁹ Ibid., p. 170-171.

⁶⁰ Yovcheva, op. cit., p. 102.

⁶¹ Ibid, p. 102 (Законодателната практика на държавите утвърждава няколко различни водещи критерии за предоставянето на националност и знаме на кораба: правото на собственост върху кораба на държавата на знамето на нейни граждани или организации; постоянното местожителство на гражданите-собственици на кораба, а за организациите - местопребиваването на управлението или главната им кантора на територията на държавата на флага; принадлежността на капитана и по-голямата част от корабната команда към гражданите на държавата на знамето; в някои случаи – местопострояването на кораба)

Além disso, a discussão acerca da unicidade entre o vínculo genuíno e a nacionalidade da embarcação é algo muito controverso no direito internacional. Isto porque, considerável número de Estados seguem o mesmo entendimento do Tribunal Internacional do Direito do Mar, que entende que a nacionalidade e o vínculo substancial são coisas distintas. Sendo a concessão da nacionalidade um ato de soberania do Estado, possuindo autonomia e discricionariedade para determinar quais são os requisitos necessários. Ensina George Kasoulides que, acerca da questão controversa sobre a concepção de vínculo substancial, é possível observar duas principais vertentes:

Embora existam diferenças de opinião sobre a nacionalidade dos navios, duas escolas de pensamento prevaleceram. Alguns estados consideram a nacionalidade dos navios muito semelhante à das pessoas físicas e insistem em padrões rigorosos para a atribuição de sua nacionalidade aos navios. Outros estados consideram a nacionalidade do navio uma forma de pseudonacionalidade e não é provável que exijam os mesmos padrões para sua atribuição que os aplicáveis a uma pessoa. A razão por trás da segunda teoria pode ser inferida da declaração dos participantes no Tratado de Versalhes de 1919 de que "a nacionalidade deveria ser o método de classificação da raça humana" e também da decisão da Corte Internacional de Justiça no Caso *Nottebohm*⁶².

Assim, a discussão sobre o conceito de vínculo substancial se polariza, de um lado, no discurso de que deve ser aplicado à embarcação os mesmos austeros requisitos utilizados no reconhecimento da nacionalidade das pessoas físicas e, de outro lado, a corrente contrária que entende ser inaplicável a rigidez defendida pela primeira escola. Em que pese a discussão e, quiçá, a resolução sobre um conceito unânime esteja longe de acontecer e ter um fim, é possível extrair uma conclusão que vai além dos deveres previstos no artigo 94 da Convenção de Montego Bay ainda que, quando cumpridos, podem evidenciar formalmente os indícios de um vínculo substancial. Ermal Xhelilaj e Ksenofon Krisafi, apresentam uma conceituação material para o vínculo entre o Estado da bandeira e a embarcação marítima, elencando requisitos para que haja efetivamente um vínculo substancial entre o navio e o Estado da bandeira:

Apesar de o conceito de vínculo genuíno ainda ser vago no direito internacional, o termo implica que as embarcações devem ser propriedade de nacionais do Estado

⁶² KASOULIDES, George C. The 1986 United Nations convention on the conditions for registration of vessels and the question of open registry. *Ocean Development & International Law*, v. 20, n. 6, p. 543-576, 1989, p. 551 (Although there are differences of opinion concerning the nationality of ships, two schools of thought have prevailed. Some states consider the nationality of ships very much analogous to that of natural persons and insist on stringent standards for the conferral of their nationality on ships. Other states consider ship nationality as a form of pseudonationality and are not likely to require the same standards for its conferral as those applicable to a person. The reason behind the second theory can be inferred from the declaration of the participants in the 1919 Treaty of Versailles that "nationality was to be the method of classifying the human race" and also from the decision of the International Court of Justice in the *Nottebohm* Case).

de bandeira; a sede da administração ou da presidência deve estar localizada nesse Estado; o Estado de bandeira deve exercer o controle final, sujeitando os lucros da companhia marítima à tributação, e o Estado de registro deve exercer controle absoluto sobre as normas de segurança e questões de emprego da embarcação⁶³.

Acerca da óptica apresentada, portanto, para a constatação do vínculo substancial de maneira material, importaria que o Estado da bandeira e a embarcação possuísse algum elemento que pudesse ser percebido e verificado por toda comunidade, através da ligação do proprietário com o Estado do pavilhão, ou, ainda, por meio da administração ou estabelecimento da empresa dentro do território pertencente ao Estado da bandeira, dentre os outros fatores mencionados. Sob essa perspectiva, o Reino Unido adotou posicionamento semelhante ao tratar do registro de embarcações autorizadas a hastear a sua bandeira.

Por intermédio das disposições prescritas no Merchant Shipping Act (1995) e nos regulamentos do Merchant Shipping (Registration of Ships - 1993), o Reino Unido rege o registro de suas embarcações. As disposições se dividem em quatro modalidades, sendo a primeira referente a navios mercantes e de lazer, a segunda trata sobre os navios de pesca, a terceira versa sobre o registro de pequenos navios e a quarta modalidade se refere ao registro de navios de fretamento⁶⁴. O artigo 9, do Merchant Shipping Act (1995), trata sobre os preceitos básicos exigidos para registrar um navio, sendo:

Registro de navios: disposições básicas.

(1) Um navio tem direito a ser registado se -

(a) for propriedade, na medida prescrita, de pessoas qualificadas para possuir navios britânicos; e

(b) outras condições sejam satisfeitas conforme prescrito na subsecção (2)(b) abaixo; (e qualquer pedido de registro seja devidamente feito).

(2) Deverá ser para os regulamentos de registro -

(a) para determinar as pessoas que são qualificadas para serem proprietários de navios britânicos, ou navios britânicos de qualquer classe ou descrição, e para prescrever a extensão da propriedade necessária para o cumprimento da subsecção

(1) (a) acima;

(b) prescrever outros requisitos destinados a garantir que, considerados em conjunto com a propriedade necessária, apenas os navios com uma conexão britânica sejam registrados.

(3) O registrador pode, no entanto, se os regulamentos de registro assim determinarem, recusar-se a registrar ou rescindir o registro de um navio se, tendo em conta quaisquer requisitos relevantes desta Lei, ele considerar que seria impróprio para o navio ser ou, conforme o caso, para permanecer registrado.

⁶³ Xhelilaj; Krisafi, op. cit., p. 221 (texto original: Despite the fact that the concept of a genuine link is still vague in international law, yet, the term implies that the vessels should be owned by nationals of the flag State; the principal place of business of the management or the chair must be located in that State; the flag State should exercise final control by subjecting the profits of the shipping company to taxation, and the State of registry must exercise absolute control over the safety standards and employment matters of the vessel).

⁶⁴ RHEA, Rogers. Ship Registration: A Critical Analysis. **World Maritime University, Malmö–Sweden**, 2010, p. 22.

- (4) O registrador pode, se os regulamentos de registro assim estabelecerem, registrar um navio de pesca, não obstante o requisito da subseção (1)
- (a) acima não ser satisfeito em relação a um proprietário particular de uma participação no navio se o navio de outra forma tiver uma conexão britânica.
- (5) Quando um navio é registrado em um momento em que já está registrado sob a lei de um país diferente do Reino Unido, o proprietário do navio deve tomar todas as medidas razoáveis para garantir a rescisão do registro do navio de acordo com a lei de aquele país.
- (6) A subseção (5) acima não se aplica a um navio que se torna registrado em uma transferência de registro para o registro de uma posse britânica relevante.
- (7) Qualquer pessoa que infringir a subseção (5) acima será responsável por condenação sumária a uma multa não superior ao nível 3 na escala padrão.
- (8) Nesta seção, "os requisitos relevantes desta Lei" significam os requisitos desta Lei (incluindo requisitos que devem ser cumpridos após o registro) relacionados a:
- (a) a condição dos navios ou seus equipamentos, na medida em que seja relevante para sua segurança ou qualquer risco de poluição; e
- (b) a segurança, saúde e bem-estar das pessoas empregadas ou envolvidas neles.
- (9) Nesta Parte, as referências a um navio tendo uma conexão britânica são referências ao cumprimento das condições de direito impostas pela subseção (1) (a) e (b) acima e a "declaração de conexão britânica" deve ser interpretada em conformidade⁶⁵.

Observa-se, portanto, que o Reino Unido, ao estabelecer seus critérios básicos para registro de embarcações, determinou que o navio seja de propriedade de pessoas qualificadas para serem proprietárias de navios britânicos e estipular requisitos destinados a garantir que, considerados em conjunto com a propriedade necessária, somente os navios com uma conexão britânica venham a ser registrados (1, "a" e "b"). Além disso, quanto às pessoas qualificadas para serem proprietárias de navios britânicos, o Reino Unido elencou, na Part III - Persons Qualified

⁶⁵ UNITED KINGDOM. **Merchant Shipping Act 1995**. Reino Unido, 1995. Section 9, Registration of ships: basic provisions. Disponível em: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1995/21/section/9> (Registration of ships: basic provisions. (1)A ship is entitled to be registered if— (a)it is owned, to the prescribed extent, by persons qualified to own British ships; and (b)such other conditions are satisfied as are prescribed under subsection (2)(b) below;(and any application for registration is duly made). (2)It shall be for registration regulations— (a)to determine the persons who are qualified to be owners of British ships, or British ships of any class or description, and to prescribe the extent of the ownership required for compliance with subsection (1)(a) above; (b)to prescribe other requirements designed to secure that, taken in conjunction with the requisite ownership, only ships having a British connection are registered. (3)The registrar may, nevertheless, if registration regulations so provide, refuse to register or terminate the registration of a ship if, having regard to any relevant requirements of this Act, he considers it would be inappropriate for the ship to be or, as the case may be, to remain registered. (4)The registrar may, if registration regulations so provide, register a fishing vessel notwithstanding that the requirement of subsection (1)(a) above is not satisfied in relation to a particular owner of a share in the vessel if the vessel otherwise has a British connection. (5)Where a ship becomes registered at a time when it is already registered under the law of a country other than the United Kingdom, the owner of the ship shall take all reasonable steps to secure the termination of the ship's registration under the law of that country. (6)Subsection (5) above does not apply to a ship which becomes registered on a transfer of registration to the register from a relevant British possession. (7)Any person who contravenes subsection (5) above shall be liable on summary conviction to a fine not exceeding level 3 on the standard scale. (8)In this section "the relevant requirements of this Act" means the requirements of this Act (including requirements falling to be complied with after registration) relating to— (a)the condition of ships or their equipment so far as relevant to their safety or any risk of pollution; and (b)the safety, health and welfare of persons employed or engaged in them. (9)In this Part references to a ship's having a British connection are references to compliance with the conditions of entitlement imposed by subsection (1)(a) and (b) above and "declaration of British connection" is to be construed accordingly).

to be Owners of Ships to be Registered on Part I of the Register, do Merchant Shipping (Registration of Ships), de 1993:

As seguintes pessoas são qualificadas para serem os proprietários de navios que devem ser registrados na Parte I do Registro:-

(a) cidadãos britânicos ou pessoas que sejam nacionais de um Estado membro que não seja o Reino Unido e que estejam estabelecidos (na acepção do artigo 52 do Tratado CEE) no Reino Unido;

(b) Cidadãos dos Territórios Dependentes Britânicos;

(c) Cidadãos britânicos do Ultramar;

(d) pessoas que, segundo a Lei da Nacionalidade Britânica de 1981(1), são súditos britânicos;

(e) pessoas que sob a Ordem de Hong Kong (Nacionalidade Britânica) de 1986(2) são Cidadãos Britânicos (Ultramarinos);

(f) pessoas jurídicas constituídas em um Estado membro;

(g) pessoas jurídicas constituídas em qualquer possessão britânica relevante e que tenham seu principal local de negócios no Reino Unido ou em qualquer uma dessas possessões; e

(h) Os Agrupamentos Europeus de Interesse Econômico são agrupamentos formados em conformidade com o artigo 1º do Regulamento (CEE) nº 2137/85(3) do Conselho e registrados no Reino Unido.

(2) Uma pessoa que não esteja qualificada de acordo com o parágrafo (1) para ser o proprietário de um navio britânico pode, no entanto, ser um dos proprietários de tal navio se:

(a) uma participação majoritária no navio (na acepção da regulamentação 8) for de propriedade de pessoas qualificadas para serem os proprietários de navios britânicos, e

b) O navio está registrado na Parte I do Registro⁶⁶.

Deste modo, observa-se que, embora o rol apresentado mantenha o caráter material, ao estabelecer visivelmente a conexão entre a embarcação e para Reino Unido, seu conteúdo é abrangente e inclusivo, pois compreende “desde cidadãos do Reino Unido a cidadãos da União Europeia (UE) e cidadãos do EEE que exercem seu direito de liberdade de movimento como trabalhadores e seu direito de estabelecimento no Reino Unido, bem como proprietários de empresas do Reino Unido”⁶⁷. Constata-se por meio da análise do caso do Reino Unido, ao

⁶⁶ UNITED KINGDOM. **The Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations 1993**. Reino Unido, 1993, Regulation 7: Persons qualified to be owners of ships to be registered on Part I of the Register. Disponível em: <https://www.legislation.gov.uk/ukxi/1993/3138/regulation/7/made> (The following persons are qualified to be the owners of ships which are to be registered on Part I of the Register:— (a) British citizens or persons who are nationals of a member State other than the United Kingdom and are established (within the meaning of Article 52 of the EEC Treaty) in the United Kingdom; (b) British Dependent Territories citizens; (c) British Overseas citizens; (d) persons who under the British Nationality Act 1981(1) are British subjects; (e) persons who under the Hong kong (British Nationality) Order 1986(2) are British Nationals (Overseas); (f) bodies corporate incorporated in a member State; (g) bodies corporate incorporated in any relevant British possession and having their principal place of business in the United Kingdom or in any such possession; and (h) European Economic Interest Groupings being groupings formed in pursuance of Article 1 of Council Regulation (EEC) No.2137/85(3) and registered in the United Kingdom. (2) A person who is not qualified under paragraph (1) to be the owner of a British ship may nevertheless be one of the owners of such a ship if: (a) a majority interest in the ship (within the meaning of regulation 8) is owned by persons who are qualified to be the owners of British ships, and (b) the ship is registered on Part I of the Register).

⁶⁷ Rhea, op. cit., p. 24 (extends from UK citizens to nationals of the European Union (EU))

regulamentar o registro de navios nos moldes acima detalhados, de que como é possível que um Estado estabeleça requisitos materiais de vínculo substancial e ainda sim manter-se competitivo, pois embora o registro dos navios sejam fechados, os registros das empresas são abertos com poucas formalidades legais, porquanto há a exigência de que o empreendimento precisa estar constituído dentro do território britânico e fazer do Reino Unido o principal local de negócios, sem que haja, em regra, a exigência de que o proprietário e os eventuais acionistas sejam nacionais⁶⁸.

and EEA citizens exercising their right of freedom of movement as workers and their right of establishment in the United Kingdom as well as owners of UK companies).

⁶⁸ Ibid., p. 27-28.

3. A IMPRESCINDÍVEL UNIFORMIZAÇÃO

Neste capítulo final se apresentará, inicialmente, a contribuição da Organização Marítima Internacional e da Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento no processo de uniformização da concepção de “vínculo substancial”. Após, será analisada uma das recentes tentativas da comunidade internacional no processo de unificação e esclarecimento do conceito de vínculo substancial, através da Convenção das Nações Unidas sobre Registro de Navios, de 1986. Seguidamente, verificar-se-á alguns dos principais efeitos no “mundo real”, decorrentes da ausência de uma compreensão harmônica de vínculo substancial e os abusos resultantes disso. Por fim, destacar-se-ão os principais pontos críticos tratados neste estudo e que evidenciam a imprescindível necessidade de uniformização da concepção de “vínculo substancial”.

3.1 A ATUAÇÃO DA ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL (IMO) E DA UNCTAD

O “vínculo substancial”, como demonstrado no capítulo anterior, não possui uma definição clara e unânime, havendo muitas incertezas sobre qual é o real sentido de “vínculo substancial”, ficando à cargo de cada estado estabelecer o que compreende sobre o instituto. A ausência de uma definição clara, como se verá, tem-se mostrado um problema para o Direito Internacional, uma vez que abre lacuna para interpretações abusivas⁶⁹. Desta forma, sua uniformização é uma necessidade indispensável para salvaguardar a segurança jurídica internacional. Diante disso, cabe analisar as contribuições da atuação da Organização Marítima Internacional (IMO)⁷⁰ e da Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD)⁷¹ no processo de uniformização e regulamentação das bandeiras de Conveniência.

3.1.1 A Organização Marítima Internacional (IMO)

Inicialmente, quanto à Organização Marítima Internacional (IMO), esta é a Organização Internacional especializada da ONU para questões de navegação marítima

⁶⁹ Accioly, op. cit., p. 532.

⁷⁰ ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Organização Marítima Internacional**. Reino Unido, 2020. Disponível em: <https://imo.org/>. Acesso em: 20 nov 2020.

⁷¹ ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento**. Genebra, 2020. Disponível em: <https://unctad.org/>. Acesso em: 20 nov 2020.

comercial internacional. Sua criação ocorreu em 1948, na Convenção Internacional de Genebra, estabelecendo-se, assim, a IMO (que inicialmente era “Organização Consultiva Marítima Intergovernamental - IMCO, passando a se chamar “Organização Marítima Internacional”, apenas em 1982)⁷². Os objetivos da Organização estão dispostos no artigo 1 (a) da Convenção⁷³, sendo eles: 1. 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; e, 2. 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 navios⁷⁴.

Sua atuação voltada a regulamentação das bandeiras de conveniência pode ser observada através de sua atribuição de estabelecer padrões mínimos “standards” de eficácia de navegação e de segurança marítima, além de encorajar a adoção dessas diretrizes pelos Estados. Apesar de a Organização ter promovido significativa produção normativa ao longo do tempo, abrangendo alto nível de técnica de navegação e de segurança marítima - como se observa na Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios - , a Organização Marítima Internacional tem sido criticada em razão da lentidão durante o processo de adoção de uma convenção, bem como de suas alterações, devido ao fato de que em regra se tenta atingir o consenso entre os Estados⁷⁵, o que normalmente demora muito.

O imbróglio ocasionado pela demora do processo de criação e adoção das convenções foi parcialmente resolvido no que toca às alterações do texto da convenção. A grande maioria das convenções recentes geradas no seio da Organização Marítima Internacional apresentam o “procedimento de aceitação tácita”⁷⁶, entrando em vigor as modificações em algum determinado momento⁷⁷, salvo algumas exceções. Além disso, quanto às bandeiras de conveniência, o problema mostra-se maior, uma vez que, embora os Estados do pavilhão façam parte de várias convenções internacionais, não há por parte do Estado da bandeira a efetiva implementação dos padrões (standards) sendo comum que muitos dos navios que se registram

⁷² INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **About IMO**: Brief History of IMO. Londres, 2019. Disponível em: <https://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx>. Acesso em: 23 out 2020.

⁷³ Marinha do Brasil, op. cit., p. 1

⁷⁴ Ibid., p. 1

⁷⁵ STEIN, Marcelino André. **Bandeiras de conveniência**: análise jurídica e econômica. 2012. Dissertação (Mestrado em Direito) - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2012.

⁷⁶ Ibid., p. 91.

⁷⁷ Ibid., p.91.

nesses países são perigosos e ficam abaixo da padronização (substandards)⁷⁸. Nesse sentido, importante ensinamento de François Armand de Souza:

Um dos problemas das bandeiras de conveniência é o fato esses países serem desinteressados ou incapazes de tomar decisões em matéria de segurança, legislação social e condições de trabalho. Eles delegam estas responsabilidades às sociedades classificadoras e às autoridades dos países onde estes navios aportam. Eles aceitam e ratificam as convenções da IMO, mas são aceitações formais, pois são incapazes de fazer cumprir seus dispositivos. A verdade é que os navios ostentando bandeiras de conveniência têm estado na vanguarda dos acidentes e da fuga às convenções legais.⁷⁹

3.1.2 A Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento

A Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (United Nations Conference on Trade and Development - UNCTAD), Organismo Intergovernamental Permanente, foi estabelecida pela Assembleia-Geral das Nações Unidas em 1964 e faz parte do Secretariado da ONU⁸⁰. A principal contribuição da Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento é observada na promoção da Convenção das Nações Unidas sobre as Condições para Registro de Navios (UNCCORS), que será objeto de análise no tópico subsequente; importando que, neste momento, se analise os bastidores internacionais que levaram a criação da referida Convenção.

Em 1974, o Comitê de Navegação da UNCTAD adotou por unanimidade a resolução pela qual se considerava que as questões referentes às consequências econômicas originadas pela ausência ou existência de vínculo substancial entre o navio e o Estado da bandeira, uma questão pronta e adequada para harmonização⁸¹. A questão sobre a necessidade de regulamentação do assunto foi levantada por Estados em desenvolvimento que não eram adeptos dos pavilhões de conveniência, e que se viam em situação de desigualdade, bem como que objetivavam aumentar sua participação na tonelagem mundial e, assim, elevar seu desenvolvimento econômico⁸².

Após a elaboração de relatórios sobre a questão, o Comitê de Navegação decidiu recomendar a realização de uma conferência, a qual, posteriormente, reuniu-se em três sessões

⁷⁸ Castro Júnior, op. cit. p. 10.

⁷⁹ DE SOUZA (2009 apud CASTRO JÚNIOR, 2011, p. 9).

⁸⁰ UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT. **About UNCTAD**. Genebra. Disponível em: <https://unctad.org/about>. Acesso em: 23 out 2020.

⁸¹ CHURCHILL, Robin Rolf; HEDLEY, Christopher. **The Meaning of the "Genuine Link" Requirement in relation to the Nationality of Ships**. 2000, p. 57.

⁸² BETTINK, HW Wefers. Open registry, the genuine link and the 1986 convention on registration conditions for ships. **Netherlands yearbook of international law**, v. 18, p. 69-119, 1987, p. 101.

entre julho de 1984 e fevereiro de 1986, e discutiu a adoção de um acordo internacional sobre as condições para registro de navios. As discussões, todavia, revelaram grandes dissonâncias sobre quais deveriam ser os elementos do vínculo substancial. De um lado, os Estados em desenvolvimento defendiam que, para existir um efetivo vínculo substancial, o proprietário, o armador e a tripulação deveriam ser nacionais (naturais ou naturalizados) do Estado da bandeira. De outro norte, entretanto, defendiam alguns Estados desenvolvidos e os Estados que possuíam bandeiras de conveniência, que não era devido a definição do vínculo substancial em termos econômicos. Assim, qualquer proposta que fosse colocar certo “limite” à concessão da nacionalidade eram imediatamente repudiadas por esses Estados⁸³.

A solução encontrada para o impasse entre os Estados possuidores de bandeiras de conveniência e os favoráveis à utilização do instituto em oposição aos Estados em desenvolvimento, foi a proposta de que haveria o compromisso de que os requisitos de nacionalidade seriam impostos para a tripulação ou propriedade⁸⁴. Ou seja, seria considerado como critério para reconhecimento do vínculo substancial que a tripulação da embarcação fosse nacional do Estado da bandeira ou que seu proprietário fosse nacional. Somente a partir dessa anuência é que a Conferência conseguiu adotar a Convenção das Nações Unidas sobre as Condições de Registro de Navios⁸⁵.

3.1.2.1 Convenção das Nações Unidas sobre as Condições para Registro de Navios (1986)

A Convenção das Nações Unidas sobre as Condições para Registro de Navios (UNCCORS)⁸⁶, como apresentado no tópico anterior, se originou a partir das discussões levantadas pela Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD). O corpo do Diploma é dividido entre a conceituação de preceitos ligados à embarcação, ao Estado da bandeira e à administração do navio, e, em seguida, o texto discorre sobre as disposições gerais, as quais algumas delas serão destacadas neste tópico. Inicialmente, o preâmbulo da Convenção enfatiza a determinação de existência de vínculo substancial, previstas nas Convenções do Alto Mar e de Montego Bay, bem como faz referência a alguns dos requisitos que trazem efetividade à ligação genuína, merecendo a sua integral repetição:

⁸³ Churchill, *op. cit.*, p. 58.

⁸⁴ *Ibid.*, p. 58.

⁸⁵ *Ibid.*, p. 58

⁸⁶ UNCTAD. **United Nation Convention on Conditions for Registration of Ships**. 1986. Disponível em: https://unctad.org/system/files/official-document/tdrsconf23_en.pdf. Acesso em: 30 nov 2020.

Os Estados Partes nesta Convenção,
Reconhecendo a necessidade de promover a expansão ordenada da navegação mundial como um todo,
Recordando a resolução 35/56 da Assembléia Geral de 5 de dezembro de 1980, cujo anexo contém a Estratégia de Desenvolvimento Internacional para a Terceira Década de Desenvolvimento das Nações Unidas, a qual, inter alia, no parágrafo 128, solicitava um aumento da participação dos países em desenvolvimento no transporte mundial do comércio internacional,
Recordando também que, de acordo com a Convenção de Genebra de 1958 sobre o Alto Mar e a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982, deve existir um vínculo genuíno entre um navio e um Estado de bandeira e consciente dos deveres do Estado de bandeira de exercer efetivamente sua jurisdição e controle sobre navios que arvoram sua bandeira, de acordo com o princípio do vínculo genuíno,
Acreditando que para este fim um Estado de bandeira deve ter uma administração marítima nacional competente e adequada,
Acreditando também que para exercer eficazmente sua função de controle, um Estado de bandeira deve assegurar que aqueles que são responsáveis pela administração e operação de um navio em seu registro sejam prontamente identificáveis e responsáveis,
Acreditando ainda que medidas para tornar as pessoas responsáveis pelos navios mais facilmente identificáveis e responsáveis poderiam ajudar na tarefa de combater a fraude marítima,
Reafirmando, sem prejuízo desta Convenção, que cada Estado fixará as condições para a concessão de sua nacionalidade a navios, para o registro de navios em seu território e para o direito de hastear sua bandeira,
Impelido pelo desejo dos Estados soberanos de resolver, num espírito de compreensão mútua e cooperação, todas as questões relativas às condições para a concessão da nacionalidade e para o registro de navios,
Considerando que nada nesta Convenção deverá ser considerado como prejudicando quaisquer disposições das leis e regulamentos nacionais das Partes Contratantes desta Convenção, que excedam as disposições aqui contidas,
Reconhecendo as competências das agências especializadas e outras instituições do sistema das Nações Unidas, conforme contidas em seus respectivos instrumentos constitucionais, levando em conta os acordos que possam ter sido concluídos entre as Nações Unidas e as agências, e entre agências e instituições individuais em campos específicos,
Concordaram com o seguinte:⁸⁷.

⁸⁷ Ibid, p. 1 (The States Parties to this Convention, Recognizing the need to promote the orderly expansion of world shipping as a whole, Recalling General Assembly resolution 35/56 of 5 December 1980, the annex to which contains the International Development Strategy for the Third United Nations Development Decade, which called, inter alia, in paragraph 128, for an increase in the participation by developing countries in world transport of international trade, Recalling also that according to the 1958 Geneva Convention on the High Seas and the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea there must exist a genuine link between a ship and a flag State and conscious of the duties of the flag State to exercise effectively its jurisdiction and control over ships flying its flag in accordance with the principle of the genuine link, Believing that to this end a flag State should have a competent and adequate national maritime administration, Believing also that in order to exercise its control function effectively a flag State should ensure that those who are responsible for the management and operation of a ship on its register are readily identifiable and accountable, Believing further that measures to make persons responsible for ships more readily identifiable and accountable could assist in the task of combating maritime fraud, Reaffirming, without prejudice to this Convention, that 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, Prompted by the desire among sovereign States to resolve in a spirit of mutual understanding and co-operation all issues relating to the conditions for the grant of nationality to, and for the registration of, ships, Considering that nothing in this Convention shall be deemed to prejudice any provisions in the national laws and regulations of the Contracting Parties to this Convention, which exceed the provisions contained herein, Recognizing the competences of the specialized agencies and other institutions of the United Nations system as contained in their respective constitutional instruments, taking into account arrangements

A mesma preocupação é observada na formulação no artigo 1º, que apresenta objetivo da Convenção, ao consignar:

A fim de assegurar ou, conforme o caso, reforçar o vínculo genuíno entre um Estado e navios que arvoram sua bandeira, e a fim de exercer efetivamente sua jurisdição e controle sobre tais navios no que diz respeito à identificação e responsabilidade de armadores e operadores, bem como em relação a questões administrativas, técnicas, econômicas e sociais, um Estado de bandeira aplicará as disposições contidas na presente Convenção⁸⁸.

Desta forma, buscando efetivar seu objetivo de assegurar e reforçar o vínculo substancial entre o Estado do pavilhão e a embarcação marítima, a Convenção das Nações Unidas sobre Condições para Registro de Navios trata sobre questões afetas à nacionalidade e ao registro, estabelecendo critérios objetivos que devem ser observados pelos Estados da bandeira quando da concessão de registros, e, por corolário lógico, da nacionalidade.

O primeiro ponto de destaque é observado no artigo 6º, que trata sobre a identificação e responsabilidade, estipulando que o Estado da bandeira mantenha o adequado registro de identificação do proprietário, operador, ou qualquer outra pessoa que se possa atribuir responsabilidades, como expresso no parágrafo 6º: “Um Estado deve tomar as medidas necessárias para assegurar que os navios que inscreve em seu registro de navios tenham proprietários ou operadores que sejam adequadamente identificáveis com o objetivo de garantir sua total responsabilidade”⁸⁹. Importante consideração é apresentada no artigo 7º, ao tratar sobre a participação de nacionais enquanto proprietários e/ou tripulantes da embarcação marítima. O artigo faz referência ao cumprimento de estipulações previstas nos parágrafos 1 e 2 do artigo 8º e os parágrafos 1 a 3 do artigo 9º, que enunciam:

Artigo 8

Propriedade de navios

1. Sujeito às disposições do artigo 7, o Estado de bandeira deverá prever em suas leis e regulamentos a propriedade de navios que arvore sua bandeira.
2. Sujeito ao disposto no artigo 7, em tais leis e regulamentos, o Estado de bandeira deverá incluir disposições apropriadas para a participação desse Estado ou de seus nacionais como proprietários de navios que arvoram sua bandeira ou

which may have been concluded between the United Nations and the agencies, and between individual agencies and institutions in specific fields, Have agreed as follows:).

⁸⁸ Ibid., p. 2 (For the purpose of ensuring or, as the case may be, strengthening the genuine link between a State and ships flying its flag, and in order to exercise effectively its jurisdiction and control over such ships with regard to identification and accountability of shipowners and operators as well as with regard to administrative, technical, economic and social matters, a flag State shall apply the provisions contained in this Convention).

⁸⁹ Ibid., p. 4 (A State shall take necessary measures to ensure that ships it enters in its register of ships have owners or operators who are adequately identifiable for the purpose of ensuring their full accountability).

na propriedade de tais navios e para o nível de tal participação. Essas leis e regulamentos devem ser suficientes para permitir que o Estado de bandeira exerça efetivamente sua jurisdição e controle sobre os navios que arvoram sua bandeira.

Artigo 9

Tripulação de navios

1. Sujeito às disposições do artigo 7, um Estado de registro, ao implementar esta Convenção, deverá observar o princípio de que uma parte satisfatória do complemento composto por oficiais e tripulantes de navios arvorando sua bandeira sejam nacionais ou pessoas domiciliadas ou legalmente em residência permanente nesse Estado.

2. Sujeito às disposições do artigo 7 e em cumprimento do objetivo estabelecido no parágrafo 1 deste artigo, e ao tomar as medidas necessárias para esse fim, o Estado

de registro deve considerar o seguinte:

- a) A disponibilidade de marítimos qualificados dentro do Estado de registro,
- (b) acordos multilaterais ou bilaterais ou outros tipos de acordos válidos e executáveis de acordo com a legislação do Estado de registro,
- (c) a operação sólida e economicamente viável de seus navios.

3. O Estado de registro deve implementar o disposto no parágrafo 1 deste artigo com base em um navio, empresa ou frota⁹⁰.

Por fim, o último dispositivo que se pretende destacar é o artigo 10, que aborda o papel do Estado da bandeira em relação à gestão das empresas armadoras e das embarcações marítimas. Objetivando conferir concretude à existência de vínculo substancial entre o Estado do pavilhão e o navio, a Convenção estipula que o Estado, antes de proceder ao registro da embarcação, assegure-se de que a companhia armadora ou sua subsidiária tenha como principal local de negócios o Estado que pretende registro. Caso não seja possível que a companhia armadora ou sua subsidiária cumpra essa determinação, o artigo traz no parágrafo 2º uma hipótese suplementar, que prescreve:

Quando a empresa proprietária do navio ou uma empresa subsidiária proprietária do navio ou o principal local de negócios da empresa proprietária do navio não estiver estabelecido no Estado de bandeira, esta última deverá assegurar, antes de inscrever um navio em seu registro de navios, que haja um representante ou pessoa de gestão que seja nacional do Estado de bandeira, ou que tenha domicílio no

⁹⁰ Ibid., p. 5 (Article 8 Ownership of ships 1. Subject to the provisions of article 7, the flag State shall provide in its laws and regulations for the ownership of ships flying its flag. 2. Subject to the provisions of article 7, in such laws and regulations the flag State shall include appropriate provisions for participation by that State or its nationals as owners of ships flying its flag or in the ownership of such ships and for the level of such participation. These laws and regulations should be sufficient to permit the flag State to exercise effectively its jurisdiction and control over ships flying its flag. Article 9 Manning of ships 1. Subject to the provisions of article 7, a State of registration, when implementing this Convention, shall observe the principle that a satisfactory part of the complement consisting of officers and crew of ships flying its flag be nationals or persons domiciled or lawfully in permanent residence in that State. 2. Subject to the provisions of article 7 and in pursuance of the goal set out in paragraph 1 of this article, and in taking necessary measures to this end, the State of registration shall have regard to the following: (a) the availability of qualified seafarers within the State of registration, (b) multilateral or bilateral agreements or other types of arrangements valid and enforceable pursuant to the legislation of the State of registration, (c) the sound and economically viable operation of its ships. 3. The State of registration should implement the provision of paragraph 1 of this article on a ship, company or fleet basis.).

mesmo. Tal representante ou pessoa de administração poderá ser uma pessoa física ou jurídica devidamente estabelecida ou constituída no Estado de bandeira, conforme o caso, de acordo com suas leis e regulamentos, e devidamente habilitada a agir em nome e por conta do proprietário do navio. Em particular, este representante ou pessoa de administração deve estar disponível para qualquer processo legal e para atender às responsabilidades do armador de acordo com as leis e regulamentos do Estado de registro.⁹¹

Deste modo, a Convenção impõe que exista dentro do Estado que se pretende obter o registro, no mínimo, um representante ou gestor apto a responder em nome da companhia ou sua subsidiária, caso seja solicitado. Conquanto, embora as previsões teoricamente sejam suficientes e eficazes, a Convenção foi além, ao estipular no parágrafo 3º, do mesmo artigo, que as pessoas que ficarem responsáveis pela gestão e operação do navio, devem comprovar a possibilidade de cobrir financeiramente os riscos decorrentes de danos a terceiros. E mais, o Estado é responsável também por assegurar que os navios estejam em condições de fornecer, a qualquer tempo, documentos que possibilitem aferir a constituição de garantia adequada ou outro meio equivalente. Finalizando as determinações referentes às funções a serem exercidas pelo Estado, o final do parágrafo 3º apresenta instrumentos hábeis a conferir maior proteção ao trabalhador marítimo, consignado:

Além disso, o Estado de registro deve assegurar que exista um mecanismo apropriado, tal como um penhor marítimo, fundo mútuo, seguro salarial, esquema de seguridade social ou qualquer garantia governamental fornecida por um órgão apropriado do Estado da pessoa responsável, quer essa pessoa seja um proprietário ou operador, para cobrir os salários e as quantias relacionadas devidas aos marítimos empregados em navios que arvoram sua bandeira no caso de falta de pagamento por parte de seus empregadores. O Estado de registro também pode prever qualquer outro mecanismo apropriado para esse fim em suas leis e regulamentos.⁹²

É notável e, de certa forma, louvável, o esforço empreendido na elaboração da Convenção das Nações Unidas sobre Condições para Registro de Navios, que dedicou

⁹¹ Ibid., p. 6 (Where the shipowning company or a subsidiary shipowning company or the principal place of business of the shipowning company is not established in the flag State, the latter shall ensure, before entering a ship in its register of ships, that there is a representative or management person who shall be a national of the flag State, or be domiciled therein. Such a representative or management person may be a natural or juridical person who is duly established or incorporated in the flag State, as the case may be, in accordance with its laws and regulations, and duly empowered to act on the shipowner's behalf and account. In particular, this representative or management person should be available for any legal process and to meet the shipowner's responsibilities in accordance with the laws and regulations of the State of registration.)

⁹² Ibid., p. 7 (Furthermore, the State of registration should ensure that an appropriate mechanism, such as a maritime lien, mutual fund, wage insurance, social security scheme, or any governmental guarantee provided by an appropriate agency of the State of the accountable person, whether that person is an owner or operator, exists to cover wages and related monies owed to seafarers employed on ships flying its flag in the event of default of payment by their employers. The State of registration may also provide for any other appropriate mechanism to that effect in its laws and regulations.)

significativa atenção aos problemas ocasionados pela ausência da uniformização da compreensão sobre o vínculo substancial. A Convenção, todavia, não escapa de severas críticas, dentre elas, a ausência de previsão de responsabilidade para o Estado do porto - que comumente é encontrado em Convenções mais atuais e técnicas⁹³, bem como por não conseguir solucionar o problema da coibição ao uso abusivo das bandeiras de conveniência, pois em razão de sua natureza compromissória, o texto da Convenção concede aos Estados uma liberdade considerável, se não total, na implementação das disposições da Convenção⁹⁴.

Além disso, embora a Convenção tenha sido criada em 1986, até o presente momento não está em vigor, pois ainda não atingiu o mínimo previsto de quarenta Partes Contratantes, representando pelo menos vinte e cinco por cento da tonelagem mundial de acordo com o Anexo III da Convenção⁹⁵. Apesar disso, não se menospreza o importante papel e a grande contribuição exercida pela Convenção das Nações Unidas sobre as Condições para Registro de Navios, ao fornecer em suas previsões a concepção de dever de existência de um “vínculo econômico”, como acertadamente destacado nas palavras de George Theocharidis e Patrick Donner⁹⁶:

Por muitas razões, este instrumento internacional ainda não entrou em vigor. No entanto, forneceu um fundamento válido para o argumento de que a exigência de um vínculo genuíno entre o navio e o Estado de bandeira englobava também um “vínculo econômico” entre os dois, ou seja, no que diz respeito ao usufruto, à tripulação, à gestão e à viabilidade financeira da embarcação, incluindo o seguro contra riscos que possam dar origem à responsabilidade civil.⁹⁷

Deste modo, apesar de a Convenção não ter atingido o resultado esperado, tendo em vista que mesmo após trinta e quatro anos ainda não alcançou o mínimo de signatários, conforme bem colocado por Leopoldo Gogio “o surgimento da Convenção de Registro de 1986 reflete positivamente a preocupação da comunidade internacional com relação aos chamados ‘pavilhões de conveniência’”⁹⁸, como pode ser observar através do teste de várias

⁹³ Bettink, op. cit., p. 112.

⁹⁴ Ibid, p. 113.

⁹⁵ UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT. **Review of Maritime Transport**. 2019, p. 103.

⁹⁶ THEOCHARIDIS, George; DONNER, Patrick. The Relationship Between Nationality of Ships, “Genuine Link,” and Marine Insurance. In: **Shipping Operations Management**. Springer, Cham, 2017. p. 215-219

⁹⁷ Ibid., p. 220 (texto original: For many reasons, this international instrument has not come into force yet. However, it provided a valid ground for the argument that the requirement for a genuine link between the ship and the flag state encompassed also an “economic link” between the two, that is, in respect of the beneficial ownership, the manning, the management and the financial viability of the vessel, including the insurance against risks that could give rise to third party liability.

⁹⁸ Godio, op. cit., p. 8 (la aparición del Convenio de Registro de 1986 refleja positivamente la preocupación de la comunidad internacional por las llamadas “banderas de conveniencia”, tal como advierte a través del ensayo de distintas fórmulas y requisitos para el otorgamiento de la nacionalidad).

fórmulas e requisitos para a concessão da nacionalidade, contudo, de outro lado “reflete negativamente a resistência dos Estados em estabelecer limites a seus poderes soberanos na área de registro de navios⁹⁹”.

3.2 EFEITOS DA AUSÊNCIA DE UMA DEFINIÇÃO CLARA E COERENTE

A questão da ausência de parâmetros claros sobre a definição de “vínculo substancial” ainda é um assunto a ser resolvido pelo direito internacional. A falta de um conceito uno, abre espaço para que Estados que não são signatários de importantes Convenções Internacionais sobre preservação ambiental ou segurança de navegação, por exemplo, ou que simplesmente não cumprem as disposições internacionais, determinem requisitos mínimos para a concessão de sua nacionalidade¹⁰⁰, colocando em risco importantes bens jurídicos, ou ainda que Estados e empresas especializadas no transporte marítimo, aproveitem-se do vácuo de elementos mínimos para explorar de maneira ilícita e abusiva o uso do pavilhão de conveniência.

Os efeitos dessa ausência podem ser observados em vários aspectos, como sob o viés do impacto na economia dos Estados em desenvolvimento que suportam considerável evasão de registros, sob a ótica das violações aos direitos trabalhistas dos marítimos, nos episódios de desastres ambientais ocasionados por derramamento de óleo e seus derivados no mar por navios que navegam sob a bandeira de conveniência, dentre outros relevantes reflexos. Apesar de ser extensa a lista de aspectos afetados pela ausência de vínculo substancial, como a utilização das embarcações para a prática de atividades como: terrorismo, tráfico de pessoas, tráfico de drogas, transporte ilícito de material bélico, contrabando de petróleo¹⁰¹, dentre outros; em razão da limitação desta pesquisa, centralizar-se-á a análise aos aspectos econômico, ambiental e trabalhista, em virtude de sua importância e gravidade.

3.2.1 Aspecto Econômico

Inicialmente, quanto ao aspecto econômico, a utilização das bandeiras de conveniência é um recurso que apresenta grande proveito econômico para os navios que optam pelo regime, em razão das vantagens que o Estado do pavilhão oferece, bem como para os Estados de conveniência, que percebem com a utilização do instituto considerável renda

⁹⁹ Godio, op. cit., p. 8 (negativamente puso de manifiesto la resistencia de los Estados para establecer límites a sus facultades soberanas en materia de registración de buques).

¹⁰⁰ Martins (2008), op.cit., p. 174-175.

¹⁰¹ Muniz, op. cit., p. 70.

tributária. Eliane M. Octaviano Martins discorre que, em razão dos incentivos de ordem fiscal concedidos pelo Estado da bandeira, baixa tributação, além de legislações trabalhistas mais brandas, há um impacto direto na redução do direito-custo no frete marítimo¹⁰². No que se refere ao direito custo, a doutrinadora menciona:

O rol de normas que se integram como direito-custo e que repercutem na formação do preço do frete é extenso; algumas integrantes ou diretamente relacionadas com o direito marítimo: as obrigações empresariais, as normas tributárias, trabalhistas, administrativas, ambientais, societárias e de propriedade industrial, as formas de colaboração interempresarial e os tratados e as convenções internacionais relacionados com a atividade econômica da navegação e a exploração marítima.¹⁰³

Desta forma, quanto menor a influência das normas de direito que interferem no custo do frete marítimo, como especialmente as normas trabalhistas e tributárias, melhor é para os armadores e proprietários das embarcações marítimas, que conseguem maximizar seus lucros. Além disso, as vantagens se estendem também aos Estados de complacência que são, em regra, Estados com pouco desenvolvimento econômico, e que encontraram na concessão de registros de conveniência uma forma de obter lucro proveniente do recebimento dos impostos recolhidos das embarcações registradas sob sua bandeira. Nesse sentido, são as palavras de Tiago Vinicius Zanella:

Os motivos para que alguns países atribuam esta nacionalidade sem maiores exigências residem, sobretudo, no capital que recebem destas embarcações. Apesar de cobrarem impostos módicos, quando somada quantidade recebida por cada navio de sua imensa frota, acaba resultando em uma boa quantia financeira. Ademais, como na realidade não possuem grandes frotas, todo pequeno tributo que vier a mais será lucro para estes Estados.¹⁰⁴

Deste modo, os Estados do pavilhão auferem com a utilização das bandeiras de conveniência, uma alta receita que jamais seriam capazes de atingir unicamente com seus navios nacionais, uma vez que, em regra, o número de embarcações marítimas pertencentes a nacionais é inexpressivo, sendo seu lucro proveniente das embarcações de conveniência registradas sob sua nacionalidade. Nesse sentido, Rafael Muniz ressalta o expressivo número de registros nos Estados de conveniência e o seu contraste quando observado quantos desses são pertencentes a nacionais:

¹⁰² Martins (2008), *ibid.*, p. 173 -174.

¹⁰³ Martins (2008), *ibid.*, p. 174.

¹⁰⁴ ZANELLA, Tiago Vinicius. Liberdades e Restrições à Navegação Marítima em Alto Mar no Direito Internacional. **Revista do Instituto de Direito Brasileiro**, v. 2, n. 10, p. 11795-11824, 2013, p. 11803.

O Panamá é o maior pavilhão de registro mundial (232 milhões de toneladas de peso morto - 22,3% do total mundial). Porém, mais de 75% dos proprietários desses navios são suíços e japoneses. Nas Bahamas, em Malta, na Antígua e Barbuda e em São Vicente e Granadinas menos de 1% dos navios registrados pertencem a nacionais desses países¹⁰⁵.

Se de um lado, entretanto, a utilização das bandeiras de conveniência é um negócio vantajoso para os proprietários dos navios e para o Estado do pavilhão, de outro é prejudicial para Estados que concedem registros nacionais, causando perdas econômicas e evasão de divisas significativas¹⁰⁶. No caso do Brasil, aproximadamente apenas 3% (três por cento) do montante arrecadado com fretes marítimos é auferido por navios que arvoram a bandeira brasileira¹⁰⁷, estimando-se a evasão de divisas na ordem de 6 (seis) milhões de dólares americanos em 2002, em razão das bandeiras de conveniência. Deste modo, Eliane Martins conclui afirmando que:

“evidencia-se, portanto, que não só os países perdem ao deixar de conceder seus registros nacionais em flagrante desvantagem aos países que concedem registros abertos. Os armadores também relevam e atacam a prática de adoção de BDC como concorrência desleal no mercado de frete marítimo”¹⁰⁸.

Observa-se, diante disso, que somente aos Estados do pavilhão e aos armadores que optam pelo registro de conveniência, a utilização das bandeiras de conveniência oferecem algum benefício, ao restante dos demais atores, trazem apenas resultados negativos¹⁰⁹. A utilização do instituto nos moldes observados, portanto, coloca em risco a economia de muitos Estados que se veem prejudicados com a abusiva utilização, bem como os armadores que possuem embarcações registradas em registro fechado, que se veem impossibilitados de concorrer com as condições e valores negociados pelas embarcações de conveniência que, em virtude de seu baixo custo, consegue oferecer um serviço mais barato.

3.2.2 Aspecto Ambiental

O segundo importante aspecto a ser observado é o da proteção ambiental marítima, que engloba vários fatores ligados à utilização das bandeiras de conveniência. Além da ausência do vínculo substancial já discutida, uma das características apontadas pela doutrina ao se referir às bandeiras de conveniência é a exígua fiscalização dos Estados de conveniência das

¹⁰⁵ Muniz, op. cit., p.72.

¹⁰⁶ Martins (2008), *ibid.*, p. 176.

¹⁰⁷ Martins (2008), *ibid.*, p. 177.

¹⁰⁸ Martins (2008), *loc. cit.*, p. 177.

¹⁰⁹ Muniz, op. cit., p. 73.

condições das embarcações, da expertise do armador e dos marítimos¹¹⁰. Apesar de o artigo 217, da Convenção da Nações Unidas sobre Direito do Mar de 1982¹¹¹, apresentar sumariamente as responsabilidades socioambientais do Estado do pavilhão, em razão do ineficiente, ou ausente, cumprimento de suas obrigações e fiscalização das embarcações, observa-se a reiterada ocorrência de catástrofes ambientais ocasionadas por navios de conveniência¹¹².

Como ensina Eliane Martins, os navios quase não frequentam os portos dos Estados de registro, o que dificulta as possibilidades concretas de fiscalização e controle das embarcações marítimas¹¹³. Desta forma, ao longo dos anos, observa-se que o meio ambiente marinho vem sofrendo constantes ataques ocasionados por, em sua grande maioria, navios de hasteiam bandeiras de conveniência. Como apontado por Rafael Muniz, “a maioria dos acidentes marítimos, principalmente as marés negras (derramamento de petróleo e derivados no mar), ocorre com navios de pavilhão de conveniência”¹¹⁴. Assim, não são raros os casos de embarcações de conveniência que, por problemas técnicos e falhas de estrutura, acabam rompendo e ocasionando lastimáveis catástrofes ambientais, derramando toneladas de óleo e seus derivados no mar.

O primeiro grande grande desastre ambiental marítimo ocorreu em março de 1967, no Canal da Mancha, quando o petroleiro *Torrey Canyon*, construído nos Estados Unidos, reformado no Japão, mas registrado sob a bandeira da Libéria¹¹⁵, chocou-se contra um rochedo e derramou cerca de cento e dezoito mil toneladas de óleo cru, que atingiram a Grã-Bretanha causando um prejuízo inestimável¹¹⁶. O caso do petroleiro *Torrey Canyon* foi o primeiro grande desastre causado por um navio que navegava sob bandeira de conveniência, todavia, como apontado por Zanella, ele não foi o único¹¹⁷. Após o marco de 1967, seguiram, sucessivamente, uma cadeia de desastres ambientais marítimos ocasionados por embarcações de conveniência, como o petroleiro *Arrow* (1970) de bandeira liberiana, os petroleiros *Oswego Guardian* e *Texanita* (1972), de nacionalidade liberiana, o navio-tanque liberiano *Argo Merchant* (1976), o

¹¹⁰ Cf. MARTINS, Eliane Octaviano. Curso de Direito Marítimo—v. 1–3. ed. rev., ampl. e atual. Barueri: Manole, 2008, p. 176 - 181.

¹¹¹ Brasil (1990), op. cit., art. 217.

¹¹² 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**, v. 13, n. 2, p. 162-179, 2016, p. 173.

¹¹³ Martins (2008), op. cit.

¹¹⁴ Muniz, op. cit., p. 71.

¹¹⁵ Silva; Toledo, op. cit., p. 173.

¹¹⁶ Zanella, op. cit., p. 11804.

¹¹⁷ Ibid, p. 11804 - 11805.

navio-tanque *Amoco Cádiz* (1978) de bandeira liberiana¹¹⁸, o petroleiro *Haven* (1991) de bandeira do Malta¹¹⁹, o petroleiro *Erika* (1999) de nacionalidade maltesa, dentre outros casos.

Com relação a esse último desastre ambiental, o naufrágio do petroleiro *Erika*, destaca-se sua importância e relevância especialmente para a União Europeia que, a partir dele, editou medidas mais impositivas de proteção ambiental e segurança de navegação, visando reduzir os desastres que rotineiramente vivenciavam. O petroleiro *Erika*, navio de bandeira maltesa e de vinte e quatro anos, carregava aproximadamente trinta e sete mil toneladas de óleo combustível pesado, partindo do porto de Dunquerque com destino final ao porto de Milazzo, na Itália¹²⁰. Próximo à costa da Bretanha, em razão de condições meteorológicas adversas, o comandante do navio emitiu um pedido de socorro, afirmando que o casco do navio poderia se partir, o que posteriormente aconteceu.

O sinistro foi dramático, tendo seu carregamento alcançado e se espalhado por mais de quatrocentos quilômetros da costa francesa. O evento ocorreu a oitenta e três quilômetros da costa da França, na Baía de Biscaia, contudo, em virtude das condições ruins de tempo, a maré negra se espalhou geograficamente. A área mais crítica a ser atingida pela poluição foi a Ilha de Groix, que teve suas praias cobertas por uma camada de até trinta centímetros de espessura de óleo¹²¹. Além dos animais marinhos atingidos diretamente pelo desastre, mais de cinquenta mil pássaros foram encontrados mortos devido ao contato com o óleo derramado, e estima-se que mais de 300 mil possam ter sido afetados¹²².

Além das grandes catástrofes ambientais anteriormente anunciadas, as embarcações marítimas, especialmente as de conveniência, são protagonistas também em outras formas de degradação ambiental, como as decorrentes do despejo da água de lastro e da lavagem de tanques dos navios, que somam a cada três anos uma quantia de óleo e lama descartados no mar superior aos derramamentos ocasionados pelos navios DeepWater Horizon e do Exxon Valdez juntos¹²³. Deste modo, como observado, o meio ambiente marinho foi alvo de grandes desastres ambientais, ocasionados por navios que operavam sem as condições necessárias para o transporte seguro das cargas, bem como com despreparo e falta de técnica dos comandantes e

¹¹⁸ Silva; Toledo, op.cit., p. 174.

¹¹⁹ Zanella, op. cit., p. 11805.

¹²⁰ SEIA, Maria Cristina Barroso de Aragão. Novas normas de responsabilidade ambiental na União Europeia: implicações para a jurisprudência. **Lusitana: Direito**, Porto, Portugal, n. 1-2, p. 71-86, 2015.

¹²¹ CALIXTO, Robson José. **Incidentes Marítimos** - História, Direito Marítimo e Perspectivas num mundo em Reforma da Ordem Internacional. São Paulo: Aduaneiras, 2004.

¹²² PIOVESAN, Cássio Pegoraro. **A responsabilidade internacional do estado pelo dano marinho no alto mar**. Monografia (Especialização em Direito Internacional). Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2015.

¹²³ THE NEW YORK TIMES. **The Outlaw Ocean**. 2015. Disponível em:

<https://www.nytimes.com/2015/07/19/world/stowaway-crime-scofflaw-ship.html>. Acesso em: 29 out 2020.

marítimos, fator que, como apontado por Eliane Martins, é a causa principal dos desastres citados¹²⁴.

3.2.3 Aspecto Trabalhista

O terceiro aspecto de destaque é a (sub)condição dos trabalhadores marítimos que laboram em embarcações de conveniência vivenciam em seu cotidiano de trabalho. Como mencionado no aspecto econômico, uma das “vantagens” obtidas com a utilização das bandeiras de conveniência é a liberdade de escolha por Estados que possuem legislações brandas e com poucas responsabilidades e obrigações, reduzindo, assim o direito-custo¹²⁵. Nesse sentido, o direito trabalhista é uma das moedas de barganha para as embarcações de conveniência, que veem no aspecto trabalhista uma importante e relevante forma de redução de custos e maximização dos lucros.

Os tripulantes, como bem apresentado por José Carlos de Carvalho Filho, são as “figuras marítimas centrais que integram a estrutura dos navios tornando-se uma ‘torre de babel’ de pessoas com diversas nacionalidades, línguas e culturas”¹²⁶. Desse modo, a grande diversidade entre culturas e línguas é um fator problemático no cotidiano desses trabalhadores marítimos. A composição da tripulação dos navios, via de regra, é mesclada com trabalhadores de diferentes países, línguas e culturas, que comumente não falam, ou pouco compreendem, o idioma do armador da embarcação. Nessa perspectiva, Carmen Pimenta e Maria Neves¹²⁷ apresentam relato retirado da pesquisa de campo realizada por Prática dos Portos, em 2014, que exhibe uma situação comum que é observada pelos práticos brasileiros:

Em uma manobra de atracação realizada, em que foi preciso largar o ferro em situação de emergência, o comandante, por várias vezes, tentou passar essa ordem para os marinheiros de origem filipina encarregados desta faina na proa do navio. Quando finalmente os filipinos entenderam a ordem, já era tarde demais e o navio colidiu com o cais. O correto, nesse caso, seria que, no mínimo, houvesse um oficial filipino, com fluência na língua inglesa, no passadiço, traduzindo as ordens do comando para os seus compatriotas na proa, encarregados das operações nas âncoras (informação verbal).¹²⁸

Além dessa dificuldade, na maioria dos casos, os tripulantes das embarcações de

¹²⁴ Martins (2007), op. cit., p. 3.

¹²⁵ Martins (2008), op. cit., p. 174-176.

¹²⁶ DE CARVALHO FILHO, José Carlos. O Brasil Unido à OIT no Controle das Bandeiras de Conveniência. **Revista de Ciências Jurídicas e Empresariais**, v. 11, n. 2, 2010, p. 67.

¹²⁷ PIMENTA, Carmen Lucia Sarmiento; NEVES, Maria Fernanda Britto. A Inconveniência das Bandeiras de Conveniência à Luz dos Direitos Humanos. **Conpedi Law Review**, v. 1, n. 1, p. 145-162, 2016.

¹²⁸ Pimenta; Neves, *ibid.*, p. 154.

conveniência estão sujeitos a condições interiores ao padrão mínimo exigido pela Organização Marítima Internacional¹²⁹. Carvalho Filho discorre que esses trabalhadores “chegam a passar horas em ambientes fechados, expostos a doenças e risco de contágio proveniente de mercadorias contaminadas”¹³⁰. Nesse sentido, Osvaldo Agripino elenca, expõe em síntese quais são as principais desvantagens suportadas pela tripulação:

(...) problemas trabalhistas, tripulantes sem qualificação profissional, competindo com marítimos autênticos e oferecendo seu trabalho por menores salários e condições de trabalho inferiores; instabilidade no trabalho. Os tripulantes são desembarcados em qualquer lugar e abandonados à própria sorte; inexistência de contrato de trabalho com cláusulas claras e às vezes até escritos em idioma diferente daquele do tripulante; problemas econômicos. Muitas vezes são pagos salários abaixo dos estipulados para nacionais do país do armador; não se pagam feriados, não há direito a férias. Muitas vezes a transferência de pagamento para os familiares (consignação) não são remetidas; muitas vezes os pagamentos são efetuados em moedas diferentes das estipuladas em contratos, (...) em razão de o tripulante estar submetido a períodos intensos de navegação e trabalho, estão mais sujeitos a doenças e acidentes. (...) A diminuição de custos devido ao não pagamento de impostos, taxas, salários, encargos sociais etc, cria uma concorrência desleal para com os armadores que ostentam bandeiras do seu próprio país.¹³¹

Marcos Silva e André Toledo complementam a exposição de violações, ao explicar 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”¹³². No caso apresentado do petroleiro *Torrey Canyon*, por exemplo, constatou-se na investigação realizada que o comandante, “além de estar tuberculoso, estava a bordo do navio há mais de um ano, sem pisar em terra firme”¹³³.

A subcondição que os tripulantes são colocados dentro das embarcações de conveniência é alvo de protestos e críticas, a qual se destaca o papel e a atuação da International Transport Workers’ Federation (ITF)¹³⁴, que reiteradamente expõe e contesta o *status quo* imposto aos marítimos, cobrando dos Organismos Internacionais a proteção desses trabalhadores. A exposição dessas violações também foi veiculada pelo famoso jornal americano *The New York Times*, em 2015, quando lançou a série intitulada “*The Outlaw Ocean*”¹³⁵. A série retrata a

¹²⁹ Martins (2008), op. cit., p. 177.

¹³⁰ Carvalho Filho, op. cit., p. 77.

¹³¹ DE SOUZA (2009 apud CASTRO JÚNIOR, 2011, p. 6).

¹³² Silva; Toledo, op. cit., p. 173.

¹³³ Ibid, p. 174.

¹³⁴ International Transport Workers’ Federation, op. cit.

¹³⁵ THE NEW YORK TIMES. **The Outlaw Ocean - Stowaways and Crimes Aboard a Scofflaw Ship**. 2015. Disponível em: <https://www.nytimes.com/2015/07/19/world/stowaway-crime-scofflaw-ship.html>. Acesso em: 23 nov 2020.

vasta lista de ilegalidades cometidas pelo navio Dona Liberta, com relatos impactantes que abrangem desde o abandono de pessoas à deriva no mar, como descartes criminosos de óleo em Alto Mar e profundas violações aos direitos dos tripulantes da embarcação. Nesse sentido, com relação às violações aos direitos dos marítimos, o jornal denuncia:

Em telefonemas sussurrados ou notas clandestinas, membros da tripulação da Dona Liberta contactaram regularmente o sindicato internacional dos marinheiros, pedindo ajuda. Descreveram violações de segurança, condições rigorosas, roubo e abandono de salário, os registros sindicais mostram.¹³⁶

Portanto, o aspecto de proteção aos direitos dos marítimos, e até mesmo dos direitos intrínsecos à pessoa humana, é um elemento crítico na análise dos efeitos da ausência de vínculo substancial, em razão das flagrantes violações e da displicência perpetrada pelas embarcações de conveniência em face de seus trabalhadores. Desse modo, como apontado por Eliane M. Octaviano Martins, a inexistência de vínculo substancial entre o Estado da bandeira e o navio, a insuficiente fiscalização e controle da embarcação, o não cumprimento dos padrões de segurança e das condições de trabalho precárias da tripulação dos navios de conveniência, vêm sendo apontadas como aspectos preponderantes nos elevados índices de acidentes da marinha mercante mundial, que envolvem navios que hasteiam bandeiras de conveniência¹³⁷.

3.3 A UNIFORMIZAÇÃO COMO FORMA DE EFETIVAÇÃO DA PROTEÇÃO E SEGURANÇA JURÍDICA INTERNACIONAIS

Encerrando este trabalho, após o estudo e a análise dos principais elementos e marcos que, historicamente, colocaram o vínculo substancial em evidência, chamando a atenção de alguns curiosos e causando preocupação aos mais atentos, denota-se que seu desfecho ainda está longe de se consumir. Apesar de se observar um tímido movimento internacional que visa atribuir ao conceito de vínculo substancial um caráter mais efetivo e concreto, é evidente que a situação tende, infelizmente, a manter-se inalterada por um período de tempo muito maior do que o esperado. Desse modo, em especial dois pontos podem ser destacados: o primeiro é voltado à superação do estado de apatia da comunidade internacional sobre o tema do vínculo substancial e o segundo é a construção de um padrão mínimo uniforme.

¹³⁶ Ibid (In whispered phone calls or surreptitious notes, crew members from the Dona Liberta regularly contacted the international seafarers' union, pleading for help. They described safety violations, harsh conditions, wage theft and abandonment, union records show).

¹³⁷ Martins (2008), op. cit., p. 177.

3.3.1 O primeiro passo: a superação do estado de apatia

O primeiro ponto central de destaque irá tratar sobre a latente situação de apatia que envolve a comunidade internacional e os seus organismos mencionados no trabalho, como a Corte Internacional de Justiça, o Tribunal Internacional do Direito do Mar, a Organização Marítima Internacional e a Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento. Da análise feita neste estudo, apresentou-se de maneira abrangente e buscando a completude, sobre a posição adotada pelos Tribunais Internacionais e a atuação da Organização Marítima Internacional e da Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento, no embaraço presente na questão do vínculo substancial entre a embarcação marítima e o Estado da bandeira.

Inicialmente quanto à Corte Internacional de Justiça, principal e respeitoso mecanismo de resolução de controvérsias do sistema ONU, essa pouco contribuiu para a pacificação e resolução do problema do vínculo substancial. Ao ser chamada a manifestar-se sobre a criação do Comitê de Segurança Marítima, deixou escapar um dos principais momentos de que mais se aproximou de se obter uma uniformização. Isto porque, após a grande influência operada no julgamento do caso *Nottebohm*, em que a Corte estabeleceu critérios objetivos para a observância da nacionalidade às pessoas físicas, no âmbito do direito internacional do mar isso representou também um grande avanço, ao verificar-se que, após três anos da decisão no caso *Nottebohm*, o dever de existência de vínculo substancial foi estampado no art. 5, da Convenção sobre o Alto Mar, nesse momento, envolvendo o dever de vínculo substancial entre a embarcação marítima e o Estado da bandeira.

Apesar de a decisão ter inquestionavelmente operado considerável influência com o surgimento da Convenção sobre o Alto Mar, dando a sensação de que estaria resolvida a questão da nacionalidade das embarcações e do vínculo substancial, desponta em cena a criação do Comitê de Segurança Marítima da Organização Marítima Internacional, que devolve à Corte a análise sobre a questão do vínculo substancial, agora com a roupagem do direito internacional marítimo. A Corte, poucos anos antes havia estabelecido o entendimento sobre o dever de vínculo substancial, a comunidade internacional havia implementado a ideia de existência de vínculo substancial à Convenção sobre o Alto Mar, conhecia-se o potencial problema que a ausência de uma delimitação sobre o conceito de vínculo substancial e, de forma indireta, de limitar a descontrolada utilização das bandeiras de conveniência e esperava-se a confirmação e regulamentação da questão pela Corte.

A situação desenhada era muito propícia, e esperava-se um posicionamento mais ativo da Corte Internacional de Justiça que, em razão de sua grande importância e influência incidente na comunidade internacional, teria em seu poder colocar um ponto final na discussão atinente ao vínculo substancial; todavia, infelizmente não foi o que aconteceu. Desta forma, o primeiro ponto negativo em análise, foi a omissão da Corte Internacional de Justiça que optou por deixar de discutir e estabelecer um patamar mínimo para a compreensão de vínculo substancial no âmbito do direito internacional marítimo.

Semelhante é o posicionamento do Tribunal Internacional do Direito do Mar, ao se manifestar por duas vezes acerca do vínculo substancial, no julgamento dos casos M/V Saiga n. 2 (1999) e Virginia G (2014). A análise superficial e pouco efetiva feita pelo Tribunal, no julgamento dos casos mencionados, evidencia o desinteresse do Órgão Jurisdicional na construção de uma uniformização como modo de resolução do impasse. Além disso, atribui-se ao Tribunal Internacional do Direito do Mar uma responsabilidade ainda maior, tendo em vista que, além dos instrumentos mencionados na análise da Corte Internacional de Justiça, a menção ao dever de existência do vínculo substancial foi mantida inalterada no texto da Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar, de 1982, principal documento internacional existente sobre matéria de direito do mar.

Sua responsabilidade também é destacada pois, devido ao marco temporal do julgamento dos recentes casos (1999 e 2014), não pode-se valer da reserva mental para ignorar os graves efeitos ocasionados pelo uso descomedido das bandeiras de conveniência, cujo elemento legitimador é justamente a inexistência de uma conceito claro, preciso e unânime sobre a compreensão do vínculo substancial. Dessa forma, observa-se que as decisões do Tribunal Internacional do Direito do Mar, lamentavelmente, evitam entrar em uma análise mais aprofundada sobre a questão do vínculo substancial, escolhendo fechar os olhos para os tristes reflexos que sua indefinição vem resultando ano após ano.

Em relação à Organização Marítima Internacional, sua atuação no que se refere às bandeiras de conveniência e ao vínculo substancial é deveras inexpressiva. Apesar de a Organização ser a responsável por importantes Convenções Internacionais, que envolvem questões importantes como, segurança marítima e proteção ambiental, sua atuação frente às bandeiras de conveniência é muito tímida, e se limita a simplesmente estabelecer os padrões mínimos, que comumente não são implementados pelas embarcações de conveniência. A Organização Marítima Internacional, assim, apesar de seu primoroso papel no direito internacional marítimo, desenvolve uma função muito aquém do que se espera dessa importante Organização, tendo em vista que essa se comporta, em questões afetas a análise proposta, mais

como espectadora do que como um ator de direito internacional. Especula-se que, decerto em razão de considerável influência dos Estados de conveniência ou Estados que apoiam o regime, inexistia na Organização o intento de alterar o *status quo*.

Dentre os organismos anteriormente destacados, merece destaque o trabalho desenvolvido e realizado pela Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento, especialmente na promoção da Convenção das Nações Unidas sobre as Condições para Registro de Navios, de 1986. A Convenção é uma das mais recentes tentativas observadas no direito internacional que se propôs a estabelecer um padrão mínimo de condições para o registro das embarcações marítimas. Compreende-se que o Instrumento é alvo de críticas, muitas delas bem embasadas e com certa razão, porém não se despreza que, ao menos, houve uma tentativa válida de possibilitar uma resolução à ausência do vínculo substancial. Em meio à inércia, um passo ainda que pouco acertado já é algo a ser celebrado. O conteúdo da Convenção, como um todo, é bem estruturado e, se cumprido, poderia atribuir os padrões mínimos necessários a constatação do vínculo substancial, apenas ressalva-se seu caráter compromissório, o que poderia inviabilizar o efetivo cumprimento das previsões expressas na Convenção, em razão do descumprimento por parte dos Estados.

Assim, como demonstrado na análise da pacata e exígua atuação e envolvimento dos Tribunais e Organismos Internacionais tratados nessa pesquisa, o primeiro elemento de destaque a ser superado para que se comece a pensar e discutir a implementação de uma uniformização clara e precisa acerca do vínculo substancial, é a necessária superação do estado de apatia que envolve os Organismos Internacionais e a comunidade internacional, com a devida observância da importância e gravidade do tema, e o compromisso de se repensar se, realmente, o fator econômico que as bandeiras de conveniência representam deve superar as prioridades que devem ser protegidas e amparadas pelo direito internacional.

3.3.2 A construção de um padrão mínimo uniforme

Conforme demonstrado anteriormente que a apatia da comunidade internacional a respeito da questão que envolve o vínculo substancial é um empecilho à concretização da uniformização sobre a concepção de vínculo substancial, é necessário que se desmistifique e trabalhe na construção de um padrão mínimo uniforme, apto a colocar fim aos problemas observados. Com relação a esses, compreendo que são os maiores motivos pelos quais devem unir Ocidente e Oriente, norte e sul, ou seja, a busca pelo bem comum, proteção e segurança. Os problemas tratados neste estudo, decorrentes do uso abusivo e irresponsável das bandeiras

de conveniência, e o evidente descumprimento dos deveres impostos aos Estados da bandeira, não podem ser digeridos como algo comum, como um reflexo natural do processo capitalista voraz.

Deste modo, ao pensar um processo de construção de um padrão mínimo aceitável, não se pode perder de vista quais são os principais afetados pela ausência de uma regulamentação efetiva e unânime sobre as condições para registro e atribuição da nacionalidade às embarcações marítimas. Sendo assim, é necessário que os Estados, por meio das discussões no âmbito da Organização Marítima Internacional e da Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento, principalmente, coloquem-se dispostos a negociar sobre as condições elementares para o estabelecimento de condições mínimas e que sejam efetivas no processo de uniformização.

Não é aceitável, nem mesmo lógico, que as discussões se limitem a tratar sobre matérias segurança de navegação, proteção ambiental e garantias trabalhistas, cujo rol de Tratados e Convenções não é pequeno, enquanto não se regulamenta o básico, que são as condições para que as embarcações marítimas possuam efetivamente a nacionalidade do Estado da bandeira. Questiona-se qual é a real efetividade de se ter Convenções com alta tecnicidade e grande aparato regulatório, se grande parte dos Estados signatários são Estados e conveniência e simplesmente não aplicam as disposições previstas nas importantes Convenções. Além disso, considerando o fato notório que grande parte das frotas marítimas estão registradas em Estados de complacência, a adesão às Convenções é uma mera ilusão de faz de conta.

Desta forma, é de grande importância que se observe a imprescindibilidade e improrrogabilidade de se discutir, e estar disposto a abrir mão de certos privilégios, para que se alcance uma possível uniformização. Não se defende que o processo de concessão da nacionalidade engesse os Estados, mas sim que se estabeleça o mínimo aceitável apto a traduzir proteção e segurança jurídica, e que possa ser constatado por outros Estados alheios à relação que envolve o Estado da bandeira e a embarcação marítima. Desta forma, vários os critérios previstos na Convenção das Nações Unidas sobre as Condições para Registro de Navios poderiam ser aproveitados, como a ligação através da tripulação, devendo essa ser nacional do Estado da bandeira, ou ainda através do vínculo de propriedade, devendo que o proprietário ou a empresa seja nacional do Estado do registro, e desenvolva suas atividades econômicas dentro do território da bandeira.

Além disso, a implementação de um padrão mínimo uniforme para a compreensão de existência de vínculo substancial apresentaria, ainda, uma maior certeza de cumprimento dos deveres de fiscalização atribuídos ao Estado da bandeira. Como tratado na pesquisa, um dos

óbices apontados como impedimento para o exercício do dever de fiscalização é em razão de que os navios não frequentam os portos nacionais. Desse modo, havendo a efetiva ligação ao Estado de registro, como através do estipulação de participação de nacionais enquanto proprietários, e/ou armadores, e/ou tripulantes, as chances de que a embarcação marítima frequentasse os portos nacionais aumentariam consideravelmente.

A uniformização da compreensão de vínculo substancial, através da adoção de um padrão mínimo uniforme é uma medida muito necessária e urgente, que carece de mais atenção pelos Estados, Organizações Internacionais e Cortes Internacionais. Somente com o uso da diplomacia na promoção de discussões e negociações, visando a implementação de elementos claros e efetivos, que se poderá começar a pensar na possibilidade de uma eficiente e realizável uniformização. Antes disso, todavia, é necessário que se supere o estado de apatia que envolve a comunidade internacional e se desperte acerca da necessidade inadiável de resolução da questão da compreensão sobre o vínculo substancial.

4. CONCLUSÃO

Após a Segunda Guerra Mundial, a utilização das bandeiras de conveniência assumiu um novo contorno. As empresas de transporte marítimo internacional encontraram no instituto uma forma de maximizar seus lucros e de se proteger de eventuais responsabilizações que estariam sujeitas em caso de um registro mais efetivo. O problema encontrado, *prima facie*, nos casos de abusiva utilização das bandeiras de conveniência, remete à determinação de existência de vínculo substancial entre a embarcação marítima e o Estado da bandeira, prevista na Convenção sobre o Alto Mar e na Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar. Nesse sentido, em razão da omissão das Convenções sobre um conceito e requisitos que possibilitassem aferir o significado de “vínculo substancial”, o direito internacional vem passando por certa dificuldade no processo de uniformização de uma compreensão clara e coerente acerca do instituto.

A Corte Internacional de Justiça, no parecer consultivo referente a criação do Comitê de Segurança Marítima da Organização Marítima Internacional, lamentavelmente elegeu o critério formal, levando somente em conta a tonelagem, sem se ater à ligação aos reais proprietários das embarcações (critério material), pois considerou ser mais “prático, seguro e fácil de aplicar”¹³⁸, bem como por estar em consonância com “a prática internacional e usos marítimos”¹³⁹. A posição adotada pela Corte Internacional de Justiça causou grande decepção aos que esperavam uma postura mais ativa do Órgão Jurisdicional, em especial pela grande importância e influência que a Instituição tem em relação à comunidade internacional.

O Tribunal Internacional do Direito do Mar, nas duas oportunidades que pode se manifestar sobre a concepção de “vínculo substancial”, nos casos *M/V Saiga n. 2* e *M/V Virginia G*, optou por fazer uma análise superficial sobre o instituto, afirmando que o vínculo substancial não deve ser interpretado como um requisito ou condição para que o Estado da bandeira conceda sua nacionalidade à embarcação marítima, bem como que o vínculo se restringe, tão somente, ao cumprimento das obrigações de jurisdição e controle, previstos no art. 94, da Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar (1982). A insuficiente postura seguida pelo Tribunal Internacional do Direito do Mar, traduz a pouca animosidade que o Tribunal tem na análise de questões afetas compreensão sobre o vínculo substancial, pois, embora tenha sido discutido importantes questões, como a necessidade de elementos que possibilitassem

¹³⁸ Derecho Internacional, op. cit.

¹³⁹ Ibid.

evidenciar o vínculo substancial, o Tribunal limitou-se a acolher como suficiente um critério frágil e não mais possível de aplicação restrita.

Observa-se ainda que, a doutrina nacional e internacional geralmente não apresentam grandes explanações sobre a análise do tema, limitando-se a apenas afirmar que a situação é complexa, ainda não resolvida e que em razão da ausência de uma uniformização, constata-se a abusiva utilização das bandeiras de conveniência. Nessa incerteza, importa a cada Estado estabelecer seus próprios critérios para a concessão de sua nacionalidade, sendo comum a adoção por requisitos como a participação de nacionais na tripulação, bem como a ligação do proprietário e armador, enquanto nacionais do Estado da bandeira; por esse motivo é possível encontrar legislações mais brandas e outras mais complexas, como o citado exemplo do Reino Unido.

Além disso, importante mencionar uma das mais recentes tentativas de padronização e uniformização dos requisitos necessários para a concepção de vínculo substancial, gerada no seio da Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento: a Convenção das Nações Unidas sobre as Condições para Registro de Navios. A Convenção das Nações Unidas sobre Registro de Navios, estabeleceu em seu texto a concepção econômica da vínculo substancial (vínculo econômico), ao elencar requisitos como a ligação entre o proprietário e o Estado da bandeira, devendo ele ser um nacional, ou ainda a necessidade de que a companhia armadora ou sua subsidiária tenha como local principal de negócios o Estado da bandeira, e ainda a participação de nacionais na composição da tripulação. Apesar de se evidenciar algumas falhas na Convenção, como mencionadas neste trabalho, o Diploma também não obteve o mínimo de adesão que seu texto previa, motivo pelo qual mesmo após trinta e quatro anos ainda não entrou em vigor.

Assim, diante da ausência de uma resposta internacional sobre a uniformização da concepção de vínculo substancial, observa-se que, em não poucos casos, a utilização das bandeiras de conveniência tem servido como um instrumento para fraudar a esquivar-se de responsabilidades impostas pelo direito internacional, tanto pela embarcação marítima que não cumpre grande parte das determinações presentes em importantes Convenções Internacionais, mas também pelos Estados da bandeira, que notadamente não cumpre com os deveres de fiscalização e controle, determinados pela Convenção de Montego Bay.

Os reflexos decorrentes da ausência de uniformização clara e efetiva sobre o vínculo substancial são verificados em vários âmbitos, como os destacados neste estudo, os aspectos econômico, ambiental e trabalhista; todavia, não se restringem a somente esses, sendo possível observar os seus efeitos em outros aspectos, como na prática dos ilícitos de tráfico de pessoas,

tráfico de drogas, contrabando, transporte de armamento nuclear, terrorismo, dentre outros angustiantes reflexos. Desse modo, em razão da pouca, ou inexistente, fiscalização pelo Estado da bandeira, os maus intencionados conseguem com grande facilidade praticar suas violações e crimes.

Além disso, como evidenciado, a controvérsia que circunda a compreensão sobre o vínculo substancial é tratada com superficialidade e pouco pragmatismo pelos Estados, Organizações Internacionais e Cortes Internacionais, que optam por utilizar critérios frágeis e insuficientes na resolução dos problemas observados. Em regra, constata-se a existência de um estado de apatia e pouco interesse pelos atores internacionais, que lamentavelmente privilegiam o critério econômico que as bandeiras de conveniência oferecem em detrimento à proteção e amparo aos mais afetados pela ausência de uma concepção clara e efetiva sobre vínculo substancial.

Diante disso, discute-se a necessidade e urgência de implementação de padrões mínimos e universais sobre as condições e requisitos para a concessão de nacionalidade às embarcações marítimas, como modo de efetivar a proteção e segurança jurídica internacionais. A implementação dos padrões mínimos não tem como intento engessar a liberdade que os Estados têm de conceder uma nacionalidade aos navios, mas sim de colocar um patamar mínimo para que isso aconteça de uma maneira aceitável, como, por exemplo, com a adoção do requisito de participação de nacionais na tripulação da embarcação marítima, ou ainda com a participação de nacionais como proprietários e armadores do navio. Pretende-se, portanto, que exista entre a embarcação marítima e o Estado de registro, uma conexão evidente e genuína, passível de ser observado por indivíduos alheios à relação que envolve o Estado e seu navio.

Nesse sentido, conclui-se, portanto, que a situação que permeia a imprecisão, obscuridade e incongruência acerca da compreensão sobre o vínculo substancial, e que por vezes favorece o uso abusivo das bandeiras de conveniência, tem possível solução através do estabelecimento de uma uniformização dos padrões mínimos e universais, que possibilitem evidenciar o efetivo vínculo entre o Estado da bandeira e a embarcação marítima. Para que isso seja possível é necessário que a comunidade internacional supere o estado de apatia que se mostra, e reconheça a imprescindível e improrrogável necessidade de implementação de uma regulamentação mais clara e efetiva. Compreende-se que o processo de discussão e negociação possa ser um empecilho à concretização da uniformização, entretanto, somente por meio da conscientização e aceitação da urgência que o problema observado com uso abusivo das bandeiras de conveniência representa para toda a sociedade, e a gravidade dos efeitos que seu

uso descomedido têm causado ao meio ambiente e aos direitos humanos, que se poderá começar a pensar e discutir modos efetivos de regulamentação e limitação.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ACCIOLY, Hildebrando. **Manual de Direito Internacional Público**. 24. ed. – São Paulo : Saraiva Educação, 2019.

BETTINK, HW Wefers. Open registry, the genuine link and the 1986 convention on registration conditions for ships. **Netherlands yearbook of international law**, v. 18, p. 69-119, 1987.

BEIRÃO, André Panno; CELSO, Antônio (Ed.). **Reflexões sobre a Convenção do Direito do Mar**. Fundação Alexandre de Gusmão, 2014.

BOCZEK, Boleslaw Adam. **Flag of convenience: an international legal study**. Cambridge: Harvard University Press, 1962.

CALIXTO, Robson José. **Incidentes Marítimos - História, Direito Marítimo e Perspectivas num mundo em Reforma da Ordem Internacional**. São Paulo: Aduaneiras, 2004.

CARREAU, Dominique; BICHARA, Jahyr-Philippe. **Direito internacional**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2015.

CARVALHO FILHO, José Carlos de. O Brasil Unido à OIT no Controle das Bandeiras de Conveniência. **Revista de Ciências Jurídicas e Empresariais**, v. 11, n. 2, 2010.

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

CHURCHILL, Robin Rolf; HEDLEY, Christopher. **The Meaning of the " Genuine Link " Requirement in relation to the Nationality of Ships**. 2000.

DERECHO INTERNACIONAL. **Constitución del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental: Opinión consultiva de 8 de junio de 1960**. 2020. Disponível em: <https://www.dipublico.org/116198/constitucion-del-comite-de-seguridad-maritima-de-la-organizacion-consultiva-maritima-intergubernamental-opinion-consultiva-de-8-de-junio-de-1960/>. Acesso em: 25 out 2020.

DUARTE, Carolina Piacente. **Bandeiras de Conveniência**. 2013. Monografia (Graduação em Ciências Náuticas) - Curso de Formação de Oficiais da Marinha Mercante, Centro de Instrução Almirante Graça Aranha, Marinha do Brasil, Rio de Janeiro, 2013.

FRENCH, Paul; CHAMBERS; Sam. **Oil on Water: Tankers, Pirates and the Rise of China**. London: Zed Books Ltd., 2013.

GODIO, Leopoldo. **El " vínculo genuino " entre el buque y su estado de pabellón ante el persistente desafío de las denominadas " banderas de conveniencia "**. Repositório Pontifícia Universidad Católica Argentina, 2018.

INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE. **Constitution of the Maritime Safety Committee of the Inter-governmental Maritime Consultative Organization** - Advisory Opinion of 8 June 1960. Haia, 1960. p. 14-15. Disponível em: <https://icj-cij.org/public/files/case-related/43/043-19600608-ADV-01-00-EN.pdf>. Acesso em: 25 out 2020.

INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE. **Nottebohm Case**. Haia, 1955. Disponível em: <https://www.icj-cij.org/public/files/case-related/18/018-19550406-JUD-01-00-EN.pdf>. Acesso em: 23 out 2020.

INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE. **Separate opinion of Judge Jessup - Barcelona Traction Case**. Haia, 1970. Disponível em: <https://www.icj-cij.org/public/files/case-related/50/050-19700205-JUD-01-06-EN.pdf>. Acesso em: 9 dez 2020.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **About IMO**: Brief History of IMO. Londres, 2019. Disponível em: <https://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx>. Acesso em: 23 out 2020.

INTERNATIONAL TRANSPORT WORKERS' FEDERATION. **Bandeiras de Conveniência**. Disponível em: <https://www.itfglobal.org/pt/sector/seafarers/bandeiras-de-conveni%C3%Aancia>. Acesso em: 23 out 2020.

KASOULIDES, George C. The 1986 United Nations convention on the conditions for registration of vessels and the question of open registry. **Ocean Development & International Law**, v. 20, n. 6, p. 543-576, 1989.

KOLOŠ, Sven. Zastave pogodnosti i njihov utjecaj u međunarodnom pomorstvu. **Pravnik: časopis za pravna i društvena pitanja**, v. 44, n. 88, 2010.

MARINHA DO BRASIL. **Convenção da Organização Marítima Internacional (IMO)**. Genebra, 1948. Disponível em: https://www.ccaimo.mar.mil.br/ccaimo/sites/default/files/convencao_imo_pub_imo_jb001e_0.pdf. Acesso em: 24 out 2020.

MARTINS, Eliane M. Octaviano. Direito Marítimo: Nacionalidade, bandeira e registro de navios. **Âmbito Jurídico**, Rio Grande, XIV, n. 85, 2011.

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

MARTINS, Eliane Maria Octaviano. Desenvolvimento sustentável e transportes marítimos. **Revista Direitos Fundamentais & Democracia**, v. 1, 2007.

MUNIZ, Rafael. **A Nacionalidade do Navio à luz da Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar de 1982**: o Vínculo Efetivo entre o Estado e o Navio. Dissertação (Mestrado em Ciência Jurídica). Programa de Pós-graduação em Ciência Jurídica, Universidade do Vale de Itajaí - Univali, Itajaí, 2009.

NEFF, Robert. **Flags that hide the dirty truth**. Nova Iorque: Global Policy Forum, 2017. Disponível em: <https://www.globalpolicy.org/component/content/article/172/29942.html>. Acesso em: 23 out 2020.

O'CONNELL, Daniel P.; SHEARER, Ivan Anthony. The international law of the sea. Oxford: **Clarendon Press**, v. 1-2, 1984.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento**. Genebra, 2020. Disponível em: <https://unctad.org/>. Acesso em: 20 nov 2020.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar**. Montego Bay, 1982. Disponível em: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf. Acesso em: 9 dez 2020.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Convenção sobre o Alto Mar**. Genebra, 1958. Disponível em: https://treaties.un.org/doc/Treaties/1963/01/19630103%2002-00%20AM/Ch_XXI_01_2_3_4_5p.pdf. Acesso em: 9 dez 2020.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Organização Marítima Internacional**. Reino Unido, 2020. Disponível em: <https://imo.org/>. Acesso em: 20 nov 2020.

PIMENTA, Carmen Lucia Sarmento; NEVES, Maria Fernanda Britto. A Inconveniência das Bandeiras de Conveniência à Luz dos Direitos Humanos. **Conpedi Law Review**, v. 1, n. 1, p. 145-162, 2016.

PIOVESAN, Cássio Pegoraro. **A responsabilidade internacional do estado pelo dano marinho no alto mar**. Monografia (Especialização em Direito Internacional). Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2015.

RHEA, Rogers. Ship Registration: A Critical Analysis. **World Maritime University, Malmö–Sweden**, 2010.

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

SHAW, Malcolm Nathan. **International Law**. 5 ed. New York: Cambridge University Press, 2003.

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**, v. 13, n. 2, p. 162-179, 2016.

STEIN, Marcelino André. **Bandeiras de conveniência: análise jurídica e econômica**. 2012. Dissertação (Mestrado em Direito) - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2012.

THE NEW YORK TIMES. **The Outlaw Ocean**. 2015. Disponível em: <https://www.nytimes.com/2015/07/19/world/stowaway-crime-scofflaw-ship.html>. Acesso em: 29 out 2020.

THEOCHARIDIS, George; DONNER, Patrick. The Relationship Between Nationality of Ships, “Genuine Link,” and Marine Insurance. In: **Shipping Operations Management**. Springer, Cham, 2017.

TRIBUNAL INTERNACIONAL DO DIREITO DO MAR. **M/V Saiga n. 2 Case**. 1999, p. 33. Disponível em: https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_2/published/C2-J-1_Jul_99.pdf. Acesso em: 23 out 2020.

TRIBUNAL INTERNACIONAL DO DIREITO DO MAR. **M/V Virginia G Case**. 2014, p. 41. Disponível em: https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no.19/judgment_published/C19_judgment_140414.pdf. Acesso em: 23 out 2020.

UNITED KINGDOM. **Merchant Shipping Act 1995**. Reino Unido, 1995. Section 9, Registration of ships: basic provisions. Disponível em: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1995/21/section/9>. Acesso em: 14 nov 2020.

UNITED KINGDOM. **The Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations 1993**. Reino Unido, 1993, Regulation 7: Persons qualified to be owners of ships to be registered on Part I of the Register. Disponível em: <https://www.legislation.gov.uk/uksi/1993/3138/regulation/7/made>. Acesso em: 14 nov 2020.

UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT. **About UNCTAD**. Genebra. Disponível em: <https://unctad.org/about>. Acesso em: 23 out 2020.

UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT. **Review of maritime transport 2019**. Disponível em: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019_en.pdf. Acesso em: 23 out 2020.

UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT. **United Nation Convention on Conditions for Registration of Ships**. 1986. Disponível em: https://unctad.org/system/files/official-document/tdrsconf23_en.pdf. Acesso em: 30 nov 2020.

XHELILAJ, Ermal; KRISAFI, Ksenofon. International Implications Concerning the Legal Regime of the Ships Registration. **Scientific Journal of Maritime Research**. p. 213 - 223. 2013.

YOVCHEVA, Teodora V. Legal aspects of the genuine link between the state and the ship registered under its flag, **Proceedings of University of Ruse, Bulgaria**, v. 55, book 7, 2016.

ZANELLA, Tiago Vinicius. Liberdades e Restrições à Navegação Marítima em Alto Mar no Direito Internacional. **Revista do Instituto de Direito Brasileiro**, v. 2, n. 10, p. 11795-11824, 2013.