



# Responsabilidade no transporte

## Marítimo de pessoas

### O Naufrágio e Acidentes em Navios de Cruzeiros

#### J. HAROLDO DOS ANJOS

Professor e Advogado Marítimo e Criminal, Mestre em Direito e Doutor em Filosofia. Ingressou na Escola de Formação de Oficiais da Marinha do Brasil em 1982, formou-se Oficial de Náutica, posteriormente ministrou aulas no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA), no Rio de Janeiro. Exerceu durante 5 (cinco) anos a função de Advogado dos Sindicatos Marítimos até 1992. Após essa experiência, escreveu a obra clássica *Curso de Direito Marítimo*, Rio de Janeiro, Renovar, 1992. Com especialização em Direito Marítimo e Criminal, é um dos mais renomados advogados atuando em crimes a bordo de embarcações e indenizações por acidentes em Portos e Navios, Professor concursado pela UFRJ (1997), com notório saber jurídico (Parecer CNE/CES n.º 296/97), Membro do Instituto dos Advogados do Brasil (IAB) no Rio de Janeiro.

SUMÁRIO: 1. Introdução: a diferença entre navios e embarcações; 2. Problemas mais comuns nos transportes de passageiros; 3. Casos de naufrágio e abandono; 3.1 O naufrágio de embarcações; 3.2. Abandono do navio; 4. O naufrágio do Costa Concordia e o direito dos passageiros e tripulantes; 5. Abaloamento e colisão; 6. Incêndio e explosão como acidentes marítimos; 7. Acidentes do trabalho em navios de cruzeiros; 8. Acidentes fora do Brasil, contratação e situação dos tripulantes; 9. Competência da justiça brasileira nos acidentes em navios de cruzeiros; 9. Conclusão e referências bibliográficas

#### 1. INTRODUÇÃO: A Diferença entre Navios e Embarcações

Os naufrágios e os acidentes em navios de cruzeiros sempre foram assuntos pouco explorados na literatura voltada aos transportes marítimos, com abrangência ao navio, a carga e o porto para fins de imputação de responsabilidades.

Mas, no caso de acidentes com embarcações de cruzeiros, quase não existe estudos sobre o contrato de transportes, seguro de passageiros, responsabilidades e outros aspectos. As obras que sucederam nosso *Curso de Direito Marítimo* (Renovar, 1992) foram escritas por professores com elevada formação acadêmica, mas pouco experiência na prática do universo do navio ou das demandas envolvendo assuntos práticos nos julgamentos dos Tribunais.

Não foi por outro motivo que aceitei o ilustre convite da direção da *Revista SÍNTESE* e o desafio de escrever sobre este assunto, calcado na experiência prática e teórica, a fim de que outros

possam aprimorar o começo de nossa reflexão sobre naufrágio e outros acidentes em navios de cruzeiros envolvendo passageiros e tripulantes.

## 2. PROBLEMAS MAIS COMUNS NOS TRANSPORTES DE PASSAGEIROS

Geralmente o serviço não é fornecido da forma adequada, conforme a publicidade e a oferta, onde entram as propagandas enganosas. Além dos acidentes com tripulantes, qualquer pessoa pode ser vítima de sinistros e pode ocorrer infortúnios até com a própria embarcação.

Todo pacote de turismo precisa oferecer conforto e segurança ao passageiro, visto que trata-se de uma relação de consumo como qualquer transporte coletivo. Mas, muitas vezes, não tem nem seguro obrigatório para cobrir danos, conforme a Lei nº 8.374, de 1991, que dispõe sobre o Seguro Obrigatório de Danos Pessoais, causados aos tripulantes ou bagagens e pertences dos passageiros.

O Decreto-lei nº 73/66, que trata de seguros privados, dispõe, em seu art. 20, que, sem prejuízo do disposto em leis especiais, são obrigatórios os seguintes seguros:

- I) incêndio e transporte de bens pertencentes a pessoas jurídicas, situados no País ou nele transportados;
- II) danos pessoais causados por [...] embarcações, ou por sua carga, a pessoas transportadas ou não;
- III) de responsabilidade civil dos transportadores terrestres, marítimos, fluviais e lacustres, por danos à carga transportada.

Um dado muito importante para que tomem conhecimento. Se você pegar um desses navios que faz turismo pela costa brasileira, vai descobrir que a maioria não passa por inspeções da Capitania dos Portos, não são regulados pela Agência Reguladora (Antaq) tampouco registrados no Tribunal Marítimo, que, em tese, são órgãos responsáveis pelo controle e fiscalização do setor; e, provavelmente, por serem navios estrangeiros, não estão registrados em outros órgãos oficiais da Autoridade Marítima.

Portanto, se houver um acidente com morte a bordo de um desses navios, me perdoem o trocadilho, mas a família vai ficar “a ver navios”, visto que pela Lei nº 8.374, de 1991, se não houver comprovação do seguro obrigatório, o caso só poderá ser resolvido através de ações na justiça, que lava anos nos tribunais.

Por falta de seguro, nem se deve proceder à inscrição, termo de vistoria ou certificado de regularização da embarcação. As agências marítimas responsáveis pela operação dessas embarcações deverão portar, sempre que solicitado pela autoridade competente, o comprovante da existência deste seguro, mas enfim isso somente tem aplicação no caso de embarcações nacionais.

A nosso ver, se esses navios estão sob o domínio da jurisdição nacional, em águas nacionais, devem cumprir a legislação do país, não somente de seguro obrigatório, mas de relações de consumo, de segurança do tráfico aquaviário e de proteção do meio ambiente, não obstante às convenções internacionais.

Mas enfim, os acidentes mais comuns, são aqueles que ocorrem com passageiro ou tripulação do navio. Por exemplo, o navio está sujeito a incêndio, explosão, naufrágio ou qualquer tipo de sinistro marítimo, inclusive pirataria, que, no Brasil, configura roubo qualificado ou sequestro da embarcação por meio de organização criminosa, e outros crimes em casos de ataques de piratas ou de terrorismo.<sup>1</sup>

### 3. CASOS DE NAUFRÁGIO E ABANDONO

#### 3.1 O naufrágio de embarcações

A palavra “naufrágio” vem do latim *naufragium*, que, por sua vez, pelo brocardo *frangere*, que significa navio quebrado. Mas teoricamente, naufrágio é a submersão total do navio, sem a possibilidade de reimersão por meios próprios.

No sentido técnico, costuma-se dizer que o navio afundou, logo naufrágio corresponde ao afundamento total da embarcação, sem possibilidade de submersão pelos seus próprios meios, isto porque um submarino, que também é considerado navio, pode flutuar ou emergir usando recursos próprios de aerodinâmica.

No sentido jurídico, a definição de naufrágio é bem mais ampla do que a técnica, alcançando, além dos navios que afundaram, destroços e cascos soçobrados em razão de incêndios, abalroamentos ou de colisões, e mesmo aqueles desaparecidos sem notícias por mais de um ano.

Não se consideram como naufrágio os casos de encalhe ou varação, mesmo a que produza a destruição do navio (*vide* alínea *a* do art. 14 da Lei nº 2.180/1954).

Alguns autores consideram como naufragado o navio abandonado por toda sua tripulação, inclusive pelo Comandante, casos de navios à deriva. Contudo, a jurisprudência brasileira tem se

---

<sup>1</sup>A Lei nº 13.260, de 16 de março de 2016, regulamenta o disposto no inciso XLIII do art. 5º da Constituição Federal, e trata dos procedimentos investigatórios e processuais, reformulando o conceito de organização terrorista.

mostrado contrária a essa orientação, principalmente se houver ocupação da embarcação abandonada pela tripulação de outro navio.

Ressalte-se que temos registros de poucos casos de navios abandonados nestes último século na costa brasileira, e todos foram recuperados logo em seguida por marinheiros: um navio sueco, um argentino e dois brasileiros são exemplos, e em nenhum dos casos o Tribunal Marítimo considerou como naufrágio.

Quando o navio naufraga mas permanece intacto, diz-se que se transformou em um “casco soçobrado ou naufragado”, mas não é uma *res nullium, res derelicta* porque ele pertence ao proprietário, que possui seu registro no Tribunal Marítimo e se for uma embarcação, sua inscrição na Capitania dos Portos.

Pela legislação brasileira, o navio abandonado em alto-mar pertence ao seu dono. Aquele que o encontrar tem o dever jurídico de entregá-lo ao seu legítimo proprietário. Não o fazendo, sujeitar-se-á às penas da lei por apropriação indébita (art. 169 do Código Penal).

Mas quem acha um navio pode, entretanto, cobrar os serviços prestados, como de socorro, salvamento ou de reboque, conforme cada situação.

Quando um navio se desmantela, as partes soltas são denominadas de “destroços”, que também têm proprietários. O navio, ou os seus destroços, se achado(s), denomina(m)-se “achados”; se recolhido(s), passa(m) a ser “salvados”.

O naufrágio traz muitas consequências jurídicas, entre elas a instauração de inquérito na Capitania dos Portos, que procurará determinar as causas do acidente, que podem ser as mais diversas, desde uma falha humana até um motivo de força maior ou um caso fortuito.

O inquérito, com a relato do Capitania dos Portos, é encaminhado ao Tribunal Marítimo, que, por sua vez, dirá se houve culpa, dolo ou se foi caso fortuito ou de força maior, sendo que a decisão desse Tribunal é muito importante nos processos que se seguem, inclusive relativos às indenizações.

O naufrágio doloso, quando provocado pelo Comandante e/ou membro da tripulação, é um ato de barataria. “barataria” é todo e qualquer ato de natureza criminosa praticado pelo capitão, no exercício de suas funções, ou pela tripulação, ou por um e outro, conjuntamente, que cause grave dano ao navio ou à carga, em oposição à presumida vontade legal do dono do navio.

O Código Comercial chama baratária de “rebeldia”, de modo que a palavra *barataria* tem origem no francês *baraterie*, que corresponde ao roubo ou fraude, por isso não tem cobertura das seguradoras.<sup>2</sup>

Se o dono do navio estiver de acordo com o naufrágio fraudulento, não será baratária. No passado, muitos casos ocorreram, quando navios velhos eram afundados propositadamente pelo capitão e/ou equipagem, em conluio com o armador, para que este recebesse a indenização do seguro.

Não há registro de caso de baratária entre os navios da Marinha Mercante brasileira. Todavia, há um caso de conluio entre capitão, armador e tripulantes, ocorrido na década de 1950, envolvendo o navio “Santa Lúcia”.

Os naufrágios dolosos são difíceis de serem descobertos, pois o objeto material do delito, caso do navio, desaparece como os assassinatos sem cadáveres. Há de ressaltar-se o caso do “Salem”, interessante e complexo.

O navio era um VLCC pertencente a uma empresa suíça, registrado na Libéria, comandado por um cidadão grego, que havia embarcado um carregamento total de 220 mil toneladas de petróleo, de propriedade de uma firma sediada em Chicago, no Golfo Pérsico, para descarga em Rotterdam, na Holanda.

Convém esclarecer que, na época do fato, década de 1980, a África do Sul sofria muito com o boicote devido ao *Apartheid* e necessitava muito de petróleo. O navio saiu do Golfo, costeou o continente africano e, antes de contornar o Cabo da Boa Esperança, fez uma “escala” fraudulenta em Durban, onde o capitão vendeu e descarregou todo o petróleo.

Mas era necessário não deixar pistas. Seguiu viagem novamente, passou o Cabo e, já na costa oeste da África, bem ao largo, onde a profundidade é de mais de 1.000 metros, afundou o navio.

Os tripulantes se “salvaram” nas baleeiras e houve uma grande comoção no mercado de seguros de Londres: o navio, que valia cerca de 80 milhões de dólares, e com uma carga mais ou menos do mesmo valor, tinha que ser indenizado.

Os investigadores do Lloyds of London percorreram todo o trajeto do navio, desde o terminal de carga até o local da posição indicada do “naufrágio sob mau tempo” registrado nos

---

<sup>2</sup> É o crime cometido pelo capitão do navio ou sua tripulação, do qual resulta dano à carga do navio (Código Comercial Brasileiro). É todo e qualquer ato de caráter criminoso ou contrário ao cumprimento do dever, praticado pelo capitão, no exercício das suas funções, ou pela tripulação, ou por ambos, do qual decorra dano ao navio, à carga ou aos passageiros.

livros de bordo. Somente assim conseguiram descobrir uma escala em Durban, por consequência, tudo ficou mais fácil para tirarem conclusões sobre o sinistro ocorrido e a simulação.

Todavia, o grande problema era a dificuldade de aplicação da legislação no caso: um navio liberiano, proprietário suíço, carga americana, capitão grego, fraude em Durban e naufrágio doloso em alto-mar de forma dissimulada.

Como dissemos, os países de pavilhões de conveniência quase não têm controle sobre os navios que registram, muito menos sobre suas tripulações. Para incriminar o comandante, foi necessário que a Libéria, sob pressão do governo norte-americano, solicitasse às autoridades gregas o competente julgamento e consequente condenação do capitão, que foi condenado à pena de reclusão.

As disputas referentes ao seguro da carga foram resolvidas em Chicago, e as relativas ao seguro do casco, em Londres.

No caso, houve um crime doloso, mas os naufrágios culposos ocorrem com maior frequência. Também temos naufrágios por colisão ou por abalroamento como regra porque quase sempre resulta no afundamento do navio após esses acidentes, incêndios ou explosões.

O mais célebre dos casos causados por colisão foi o do “Titanic”, ocorrido em 14.04.1912, quando morreram 1.513 pessoas. O navio colidiu contra um *iceberg* na sua primeira viagem, inauguração após seu batismo e após blasfêmia italiana de que nem Deus afundava aquela sofisticada embarcação.

Com água aberta, ou seja, entrada de água, houve o naufrágio, há algum tempo, do “Herald of Free Enterprise”, um *ferry* para transporte de passageiros e automóveis, entre a Bélgica e a Inglaterra.

O naufrágio por abalroamento mais comentado é o do navio de passageiros italiano “Andrea Doria”, que se chocou contra o navio de passageiros sueco “Stockholm” na noite de 25.07.1956, quando navegavam sob cerração, ambos com os radares em operação. Este acidente foi um alerta para os navegantes, pois navios com radar também podem causar abalroamentos.

Por último, naufrágio após colisão, temos o caso recente do Costa Concordia, que naufragou em 13 de janeiro de 2012, com a morte de 32 pessoas e ferindo outras 64 na costa da Itália.

Mas, quando um navio naufraga por culpa ou dolo do capitão ou da tripulação, o armador está, pelas Regras de Haia (Convenção Internacional para Unificação de Certas Regras de Direito

Concernentes aos Conhecimentos Marítimos de 1924), isento de qualquer responsabilidade quanto a avarias e perdas e danos ocorridos.

As demandas quanto às indenizações são resolvidas nos Varas Cíveis. Mas, no caso de culpa ou dolo, o naufrágio pode ir à esfera penal (art. 261 do Código Penal), que trata do crime de atentado contra segurança de transportes marítimos, fluvial ou aéreos nesse sentido:

Art. 261. Expor a perigo embarcação ou aeronave, própria ou alheia, ou praticar qualquer ato tendente a impedir ou dificultar navegação marítima, fluvial ou aérea:

Pena – reclusão, de dois a cinco anos.

**Sinistro em transporte marítimo, fluvial ou aéreo**

§ 1º Se do fato resulta naufrágio, submersão ou encalhe de embarcação ou a queda ou destruição de aeronave:

Pena – reclusão, de quatro a doze anos.

**Prática do crime com o fim de lucro**

§ 2º Aplica-se, também, a pena de multa, se o agente pratica o crime com intuito de obter vantagem econômica, para si ou para outrem.

**Modalidade culposa**

§ 3º No caso de culpa, se ocorre o sinistro:

Pena – detenção, de seis meses a dois anos.

Como consequência dos naufrágios, temos as seguintes situações:

- abandono do navio;
- socorro ou salvamento da embarcação naufragada ou em perigo de naufrágio;
- apuração das causas e responsabilidades pelo naufrágio;
- inquérito na Capitania dos Portos;
- julgamentos no Tribunal Marítimo e na Justiça Comum pelas Varas Cíveis e Criminais.

### **3.2. Abandono do Navio**

No caso de naufrágio ou iminência de naufrágio, o comandante pode autorizar o abandono do navio.

Porém, a situação de risco deve ser iminente grave, indicando que o navio vai afundar e que a permanência a bordo põe em perigo a vida dos passageiros e tripulantes. Temos o mito dos costumes de que o Comandante será sempre o último a abandonar o navio, como nas cenas do filme Titanic, mas, na prática, isso não acontece, e essa é a única hipótese em que o Código Comercial autoriza expressamente o abandono do navio:

Art. 508. É proibido ao capitão abandonar a embarcação, por maior perigo que se ofereça, *fora do caso de naufrágio*; e julgando-se indispensável o abandono, é obrigado a empregar a maior diligência possível para salvar todos os efeitos do navio e carga, e com preferência os papéis e livros da embarcação, dinheiro e mercadorias de maior valor. Se apesar de toda a diligência os objetos tirados do navio, ou os que nele ficarem se perderem ou forem roubados sem culpa sua, o capitão não será responsável. (o grifo foi para chamar atenção da única hipótese de abandono)

A abandono deve ser imprescindível e uma ação deliberada pelo Capitão com os principais da tripulação, o Imediato e o Chefe de Máquinas.

As ocorrências serão lavradas no Diário de Navegação, na Ata de Deliberação e no Protesto Marítimo. Quando não puderem ser escrituradas a bordo, antes do abandono – o que é mais fácil de ocorrer na prática – será providenciada logo que os tripulantes que se salvarem chegarem em terra.

Se o abandono não for necessário, e mesmo assim o comandante ordená-lo sem deixar alguém a bordo vigiando a embarcação – e isto for a causa determinante do sinistro – o naufrágio será considerado culposo, sendo a culpa atribuída ao Capitão do Navio por negligência, imprudência e imperícia.

Se, por qualquer motivo, não for salvo o Diário de Navegação, a lavratura será feita em livro para esse fim especialmente adquirido, e essas regras do protesto marítimo estão reguladas pelo novo Código de Processo Civil, no capítulo que trata da ratificação dos protestos marítimos formados a bordo das embarcação, dentro de 24 (vinte e quatro horas) da chegada do navio ao porto.

Não se considera abandono a simples saída da tripulação do navio para terra. Todos podem deixar a embarcação, mas desde que fique pelo menos a tripulação de quarto ou de serviço. Na prática, se todos baixarem terra, e ficar o Imediato ou o Capitão do Navio observando o que se passa com a embarcação, ela não será considerada abandonada.

#### **4. O NAUFRÁGIO DO COSTA CONCORDIA E O DIREITO DOS PASSAGEIROS E TRIPULANTES**

A história do Costa Concordia é lamentável, porque até hoje há processos nos Tribunais contra essa empresa.

O que aconteceu nesse caso? Quando um navio naufraga, a primeira coisa que acontece, com a morte de tripulantes, é o fim do contrato de trabalho, o mesmo acontece com os contratos dos passageiros.

No acidente do Costa Concordia houve a morte de passageiros, e começaram a surgir as demandas judiciais. A agência responsável, que era a Costa Cruzeiro, eximia-se da



responsabilidade, dizendo ser parte ilegítima para responde às ações por ser apenas uma agência de passagens e de turismo.

Contudo, na prática, a agência Costa Cruzeiros é a legítima representante, no Brasil, da empresa armadora italiana Costa Crociere SpA, proprietária dos navios com sede em Gênova, que alegava não ter nenhum vínculo jurídico com os passageiros ou relação de emprego com os tripulantes.

Para se ter uma ideia, não existe nenhum controle dessas empresas estrangeiras, por falta de regulação e fiscalização da exploração de navios de cruzeiros, onde o contrato da tripulação é sempre feito em idioma estrangeiro, ou seja, os tripulantes e profissionais terceirizados ficam à mercê do sistema deles, cujo principal fundamento e intenção é negar aplicação das leis ou jurisdição de outros países.

Todavia, a Costa Cruzeiros – Agência Marítima e Turismo Ltda. tem como sócias cotistas duas empresas estrangeiras *holdings* que se apresentam como sócias representantes do capital social integrado, que provavelmente celebram os contratos de arreamento dos navios.

Em última análise, o caso era de se reconhecer a existência de grupo econômico (art. 2º, § 2º, da CLT), por meio de documento, como alteração contratual da Junta Comercial de São Paulo (JUCESP), na qual duas empresas estrangeiras armadoras de navios são as únicas sócias cotistas da agência Costa Cruzeiros – Agência Marítima e Turismo Ltda.

Mas, felizmente, o comandante foi condenado a 16 (dezesesseis) anos de prisão por múltiplos homicídios culposos, e a Agência Costa Cruzeiros, legítima representante, no Brasil, da empresa armadora italiana Costa Crociere SpA, proprietária dos navios, pagou um bilhão de euros para encerrar o caso com indenização aos tripulantes e aos 32 passageiros mortos.

## **5. ABALROAMENTO E COLISÃO**

A aplicação do termo é geral, não se restringindo, como no Direito inglês, às *collisions at sea*, que se dirigem unicamente aos navios de mar (*ships*). O nosso Código Comercial, como já dissemos, usa indistintamente as palavras “navio” e “embarcação” sem qualquer distinção..

Assim, define-se abalroamento como choque entre duas embarcações em movimento. Colisão é o choque entre uma embarcação e outro objeto fixo como um pedra ou no cais do porto.

Os abalroamentos já foram mais frequentes. Atualmente, os navios manobram melhor, possuem aparelhos como o radar que indicam a posição de alvos mesmo sob cerração e durante a

noite, radiocomunicação por satélites, que auxilia no controle de tráfego, nas áreas muito navegadas e, até mesmo, nos principais portos do mundo, com esquemas de controle de tráfego semelhante aos existentes nos aeroportos.

Para que se considere a ocorrência de abalroação, é necessário que haja um choque entre dois navios; uma simples encostada não significa um abalroamento. Do choque há que resultar, no mínimo, uma moosa em qualquer dos navios envolvidos.

No abalroamento, o choque deve se dar entre dois ou mais navios que não tenham vínculo operacional entre si. Esse vínculo não se refere à propriedade, pois pode haver abalroamento entre navios do mesmo proprietário ou armador como acontece por exemplo com um “trem” de barcas de uma determinada empresa.

De modo que, para ocorrência de abalroação, é necessário que não haja qualquer ligação das embarcações entre si, como acontece nos rebocadores de um navio em atracação, ou entre o navio e a embarcação de práticos desses profissionais.

Pode ocorrer inclusive com aeronaves e submarinos, visto que considerados embarcações quando na superfície d'água.

No caso do hidroavião, que raramente ocorre, mormente onde só se fazem notar nas grandes bacias hidrográficas ou em locais não servidos por aeroportos, tem uma doutrina internacional majoritária que considera esse veículo, quando em contato com a superfície d'água, como um navio *per fictionem*, na forma da Lei nº 2.180/1954.

No Brasil, o Regulamento para o Tráfego Aquaviário é aplicável aos hidroaviões quando na superfície d'água, bem como carro anfíbio e outros artefatos flutuantes.

Também se aplica aos hidroaviões e submarinos a Convenção sobre o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, quando estes se encontrarem sobre a superfície d'água.

Assim, abalroamento, no sentido jurídico, é o choque direto entre duas ou mais embarcações ou navios que não tenham entre si vínculo jurídico.

Consequentemente, não é abalroação o choque de um navio com os destroços de outro; nem quando um navio primeiro bate em um artefato flutuante para depois chocar-se com outro navio.

Não é o caso, por exemplo, o choque de navios um contra o outro se estiverem navegando amarrados a contrabordo (borda com borda); ou um rebocando o outro em qualquer condição e venham a colidir com influência de mal tempo.

No caso das plataformas autopropulsáveis, não há o que discutir, são consideradas como embarcações e estão sujeitas à abalroação e à colisão dependendo de serem fixas ou em movimento com autopropulsão ou rebocadas.

A abalroação tanto pode ocorrer entre navios de alto mar como entre embarcações fluviais, assim como entre uma embarcação de mar aberto e uma embarcação fluvial ou de porto.

As abalroações podem ser, quanto à causa: fortuita, culposa ou duvidosa (ou dúbia). *Fortuita* é a devida a um ato fortuito ou de força maior. *Culposa* quando ocorre por ato ou fato do capitão e/ou tripulantes, de um dos navios ou de ambos, do armador ou armadores, do proprietário ou proprietários. *Duvidosa* é aquela em que não se consegue determinar a causa, fortuita ou culposa.

Com efeito, ocorrências que envolviam navios de diversas nacionalidades não poderiam ser excluídas de uma Conferência Internacional que detalhasse as ações jurídicas. A esse respeito, foi realizada a Convenção de Bruxelas, em 1910, sendo o Brasil um dos países que participaram e assinaram a convenção.

O documento dela originário é a Convenção Internacional para Unificação de Certas Regras em Matéria de Abalroamento e de Assistência e Salvamento Marítimo de 1910, que se encontra em vigor pelo Decreto nº 10.773, de 19 de fevereiro de 1913, que promulgou as Convenções sobre abalroação e assistência marítima, assinadas em Bruxelas em 23 de setembro de 1910.

Além dela, nosso Código Comercial inclusive trata dos abalroamentos nos artigos 749 e 752, dentre outras disposições. Desta maneira, aplica-se o Código Comercial quando se tratar de abalroação entre navios nacionais, e, quando envolverem navios nacionais e estrangeiros, o documento apropriado é a Convenção Internacional para Unificação de Certas Regras em Matéria de Abalroamento e de Assistência e Salvamento Marítimo de 1910.

A abalroação fortuita não dá o direito de reclamar indenização.

No caso de abalroação culposa, pode existir culpa de só um dos navios ou de ambos. Nosso Código Comercial não prevê a segunda hipótese, e, então, se aplica, subsidiariamente, o disposto no Código Civil (art. 283 c/c art. 942), cabendo a cada navio a indenização de metade dos danos causados ao outro.

Todavia, pela Convenção, cada um indeniza a parte dos danos que causou, proporcionalmente à sua culpa.

Quando não se consegue determinar a causa da abalroação, se foi culposa ou fortuita, diz-se que é duvidosa e, nesse caso, aplica-se a regra da abalroação fortuita.

A falta culposa tanto pode ser oriunda do descumprimento de regras técnicas por parte do capitão, ou do oficial de serviço no passadiço, ou das regras estabelecidas no Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar (Ripeam) como também de uma imprudência ou negligência.

A prova se faz por qualquer dos meios admitidos em direito, sendo mais comum por meio de perícias ou arbitramentos.

No Brasil, quanto ao levantamento da culpa em abalroamentos que envolvam navios mercantes brasileiros, mesmo os ocorridos em águas territoriais estrangeiras, o Tribunal Marítimo é competente, embora não exclua a competência de outros Tribunais estrangeiros.

Mas, quanto às indenizações, a competência é determinada, segundo nossa legislação, pelo disposto no Código Bustamante nesse sentido:

- o abalroamento fortuito, em águas territoriais ou no espaço aéreo nacional, submete-se à lei do pavilhão, se este for comum;
- no mesmo caso, se os pavilhões diferem, aplica-se a lei do lugar da abalroação;
- aplica-se essa mesma lei local a todo caso de abalroamento culpável, em águas territoriais ou no espaço aéreo nacional;
- a lei do pavilhão aplicar-se-á nos casos de abalroamento fortuito ou culpável, em alto-mar ou no livre espaço, se os navios ou aeronaves tiverem o mesmo pavilhão;
- se for diferente, regular-se-á pelo pavilhão do navio ou aeronave abalroado se o abalroamento for culposo;
- nos casos de abalroamento fortuito, no alto-mar ou no espaço aéreo livre, entre navios ou aeronaves de diferentes pavilhões, cada um suportará a metade da soma total do dano, dividido segundo a lei de um deles, e a metade restante dividida segundo a lei do outro país.

Quando o abalroamento ocorre em alto-mar ou em águas territoriais estrangeiras, além do Tribunal Marítimo, podem atuar, também, outros Tribunais internacionais, quando o acidente envolver navio estrangeiro.

Os Tribunais ingleses, muitas vezes, estabelecem sua jurisdição para julgar ações por danos envolvendo abalroamento entre navios não ingleses, mesmo sem registro ou não residentes na Inglaterra.

Isso ocorre devido ao grande interesse do Reino Unido entre outros aspectos da indústria de navegação, referente ao mercado de seguros marítimos e das companhias classificadoras com sede de Londres.

E foi por esse motivo que o navio “Horta Barbosa”, petroleiro da Petrobras, abalroado pelo petroleiro coreano “Sea Star”, em 19.12.1972, no Golfo de Omã, foi considerado culpado.

Na Queen’s Banch Division (Admiralty Court), que analisou também os aspectos técnicos das manobras dos navios, o “Horta Barbosa” foi considerado culpado em 25% do abalroamento, enquanto coube ao “Sea Star” 75% do valor total a ser indenizado.

Para encerrar, ressaltamos que o salvamento ou assistência ao navio abalroado pelo abalroador não é considerado(a) como tal para fins de remuneração. Por isso, transcrevemos o art. 8º da Convenção sobre Abalroamento, de 1910:

Acontecendo o abalroamento, o capitão ou mestre da embarcação abalroadora é obrigado a prestar assistência à outra embarcação, à equipagem e aos passageiros e mais pessoas que nela se acharem, salvo se o não puder fazer sem perigo para a sua embarcação, equipagem e outras pessoas. O capitão ou mestre da embarcação abalroadora é igualmente obrigado, na medida do possível, a comunicar à outra o nome e o porto de registro e matrículas de sua embarcação, bem assim os lugares donde vem e para onde vai. O proprietário da embarcação não é responsável pela inobservância das disposições precedentes.

Cabe dizer, finalmente, que além das obrigações internacionais, pela legislação brasileira, tal conduta pode ser considerada como crime de omissão de socorro e ilícito civil por conduta omissiva do agente que teria o dever de socorrer as vítimas dos acidentes marítimos.

## **6. INCÊNDIO E EXPLOSÃO COMO ACIDENTES MARÍTIMOS**

A Lei nº 2.180/1954 refere-se a outros acidentes ainda não estudados, caso de *explosão*, *incêndio* e *alijamento*, além diversos os fatos da navegação taxativamente previstos.

Os incêndios e as explosões podem ter as mais diversas causas, mas quando ocorrem, a providência recomendada é o *alijamento de cargas* com lançamento no mar das coisas de bordo para evitar um mal maior como por exemplo o naufrágio ou perda total da embarcação.

O Código Comercial estabelece a seguinte ordem para o alijamento das cargas, quando o navio se encontra em perigo:

- a) começar pelas mercadorias e efeitos que estiverem no convés;
- b) depois serão alijadas as mais pesadas e de menor valores;
- c) por último, as que estiverem na cobertura de fácil acesso.

Se possível, o comandante manda anotar as marcas e características dos volumes alijados para fins de protesto e justificação da medida deliberada pelo risco e necessidade para evitar o naufrágio, acidente muito comum após incêndio e explosão.

Cabe acrescentar que o incêndio e a explosão constituem tipos penais na modalidade dos crimes de perigo comum, capitulados nos arts. 250 e 251 do Código Penal, na forma dolosa ou culposa, e circunstância de aumento de pena.

Cabe registrar-se que, se forem culposos, por negligência, imprudência ou imperícia da tripulação, as penas são de detenção de 6 (seis) meses até 2 (dois) anos, configurando infrações de menor potencial ofensivo, regidas pela Lei nº 9.099/1995.

## **7. ACIDENTES DO TRABALHO EM NAVIOS DE CRUZEIROS**

Costuma-se entender por acidente do trabalho qualquer fato extraordinário que ocorra com os tripulantes dos navios, tendo relação direta ou indiretamente pelo exercício do trabalho executado, provocando lesão corporal ou perturbação funcional que cause a morte, redução ou perda de função, permanente ou temporária, da capacidade para o trabalho.

Pode ocorrer a bordo do navio, como perder um membro atingido por uma máquina ou durante a execução pelo exercício do trabalho a serviço da empresa, ou até mesmo uma doença profissional adquirida em razão da função exercida pelo tripulante a bordo dos navios.

No caso da tripulação, qualquer que seja o acidente ocorrido, desde que haja culpa ou concorrência da empresa para o evento danoso, é cabível uma indenização por danos morais e patrimoniais decorrente do contrato de trabalho.

Também há casos de doenças profissionais, quando os trabalhadores se contaminam de alguma forma, acometido por alguma moléstia grave, em razão do exercício da profissão, com redução da sua capacidade de trabalho.

Por outro lado, são considerados acidentes do trabalho também doenças profissionais contraídas pelo exercício de determinadas funções, conforme tabela elaborada pelo Ministério do Trabalho e Previdência Social, assim compreendida as doenças tipicamente decorrentes de determinadas atividades, adquiridas em razão das condições especiais do trabalho, como ocorre com marítimos, aeronautas, dentre outras profissões perigosas que oferecem riscos.

Quando acontece um acidente de trabalho, a empresa deve emitir uma Comunicação de Acidente do Trabalho (CAT), ficando responsável pelo pagamento do salário durante os primeiros quinze dias do afastamento.

Se for necessário um período maior para tratamento, o médico do trabalho, que atua diretamente no INSS, emite um laudo para que o trabalhador tenha direito ao auxílio-doença ou auxílio-acidentário, conforme a hipótese ocorrida.

Se, durante várias perícias médicas, for constatado que o empregado não tem mais condições de capacidade trabalho ou de readaptação, finalmente é concedida a aposentadoria por invalidez, paga pela Previdência Social diretamente ao beneficiário ou seus familiares em caso de morte do segurado.

Independentemente da cobertura da Previdência Social, o trabalhador acidentado pode mover uma ação de reparação de danos contra a empresa para qual prestava serviço, já que o acidente de trabalho acarreta sempre danos físicos com deformidades, ou até psíquicos, razão pela qual pode pedir indenização pecuniária pelos abalos sofridos.

Apesar de muita discussão a respeito da responsabilidade das empresas, no caso de acidente de trabalho, prevalece o entendimento de que as empresas respondem pelos danos causados aos trabalhadores pela teoria do risco profissional na exploração de certas atividades, que normalmente apresentam maiores índices nas estatísticas sobre acidentes do trabalho.

Cabe lembrar que o descumprimento de qualquer norma de segurança e medicina do trabalho constitui contravenção penal, quando deveria ser um crime de atentado contra a vida e saúde dos trabalhadores.

Todavia, quando ocorre um acidente de trabalho ou o empregado fica doente, na prática o que acontece é a obstrução de provas pelas empresas mal assessoradas, que, com subterfúgios, não emitem a Comunicação de Acidente de Trabalho (CAT), pelo fato de os trabalhadores terem direito à estabilidade provisória, pelo prazo de 12 meses após o gozo do benefício, não podendo ser demitidos nesse período.

Se o acidente ocorrer durante uma viagem de navio ou aeronave em trânsito, a Comunicação do Acidente do Trabalho (CAT) deve ser feita pelo Comandante imediatamente à empresa que transmitirá a informação ao INSS ou autoridades competentes.

De modo que, se a empresa se omitir na Comunicação de Acidente de Trabalho (CAT), ou de anotação da CTPS do empregado ou no livro de registro, o próprio acidentado ou seus dependentes pode(m) formalizar a comunicação ao sindicato da categoria.

Inclusive o médico que prestou os primeiros socorros ao acidentado pode emitir guia; ou, ainda qualquer autoridade pública por meio de um registro de ocorrência, como se faz nas Delegacias de Polícias ou no Ministério do Trabalho, etc., por se tratar de uma contravenção penal em situação de permanência pela omissão em flagrante delito.

## **8. ACIDENTES FORA DO BRASIL, CONTRATAÇÃO E SITUAÇÃO DOS TRIPULANTES**

Essa questão é muito recorrente, porque os tripulantes que embarcam nessas companhias estrangeiras normalmente fazem o contrato em outros idiomas, que não o português, ou seja, as empresas querem aplicar a legislação estrangeira da bandeira do navio para inviabilizar o pagamento de futura indenização ao invés de providenciarem seguros para passageiros e tripulantes.

Mas, em caso de acidentes, a responsabilidade é da empresa que opera o navio, e o julgamento é feito segundo a legislação brasileira, se o contrato de trabalho ou de transporte de passageiros estiver sido celebrado no País.

Do mesmo modo, acontece com os estrangeiros que têm visto permanente ou de trabalho temporário coberto pela legislação brasileira.

Agora, os tripulantes estrangeiros contratados pela leis de outros países sempre ficam a ver navios, porque prevalece a lei do país de contratação ou dopavilhão do navio, quase sempre bandeira de conveniência, em que não há fiscalização do cumprimento de convenções internacionais ou da legislação brasileira trabalhista.

A empresa é responsável por custear todas as despesas médicas dos trabalhadores quando acontece um acidente no exterior, inclusive trazê-lo de volta ao seu país de origem em caso de morte ou acidentes graves com lesões.

Nos acidentes com empregados brasileiros terceirizados trabalhando a bordo, como músicos, artistas, garçons e outras profissões, tal como aconteceu com o navio Costa Concordia, que naufragou na costa da Itália em 13 de janeiro de 2012, com a morte de 32 pessoas e outras 64 feridas, se aplica a legislação brasileira pelos acidentes ocorridos a bordo desses navios.



Pela natureza do contrato de transportes, a empresa além de ter que custear todas as despesas médicas de tratamento, em caso de morte, será condenada a pagar uma indenização à família dos passageiros, e, no caso de tripulantes ou prestadores de serviços terceirizados, além da indenização, todas as obrigações trabalhistas e previdenciárias decorrentes da relação de emprego e do contrato de trabalho, inclusive os danos morais.

## **9. COMPETÊNCIA DA JUSTIÇA BRASILEIRA NOS ACIDENTES EM NAVIOS DE CRUZEIROS**

As leis brasileiras procuram manter um rígido elo entre o navio e o Estado. Além disso, garantem uma reserva de mercado aos nacionais: o Capitão, o Chefe de Máquinas e pelo menos 2/3 (dois terços) da tripulação serão compostos por brasileiros.

Mas ressalte-se que os navios nacionais estão sujeitos às leis brasileiras e convenções internacionais ratificadas e vigentes no território nacional por força do § 2º, art. 5º, da Constituição da República.

Assim, são fiscalizados no campo administrativo pela Diretoria de Portos e Costas órgãos do Comando da Marinha, vinculados ao Ministério da Defesa a que se subordinam as Capitânicas dos Portos, Agência e Delegacias.

Além desse órgão, temos o Tribunal Marítimo com atribuições administrativas e judicantes relacionadas com os acidentes e fatos da navegação. As penalidades impostas são de caráter administrativo sujeitas ao reexame pela justiça, visto que o Tribunal Marítimo está ligado ao Comando da Marinha, Ministério da Defesa órgão do Poder Executivo.

O Ministério da Fazenda, por meio da Receita Federal do Brasil, faz a fiscalização das mercadorias transportadas por meio dos fiscais da Alfândega. O Ministério da Justiça tem como instituição a Polícia Federal que se destina à repressão dos crimes de contrabando e descaminhos, bem como da entrada ilegal de estrangeiros no exercício de polícia de fronteiras.

O Ministério da Saúde atua por meio da Agência de Vigilância Sanitária (Anvisa) fiscalizando as condições de saúde dos tripulantes e passageiros.

Enfim, Ministério das Comunicações e dos Transportes, do Trabalho e Emprego, do Meio Ambiente e outros órgãos específicos tem atribuições, como se o navio fosse uma cidade sujeito a vários órgãos de fiscalização.

Por isso, há necessidade de se estabelecer qual a legislação aplicável em cada caso específico no plano da responsabilidade de natureza civil, penal, administrativa ou trabalhista, o que será objeto de nosso próximo tópico.

Na esfera cível, a competência se estabelece pelo local dos acidentes, aplicando-se as leis de processo em vigor sem qualquer diferença de outras ações de indenização por acidentes.

A competência na relação entre navio e passageiros será sempre da Justiça Estadual, salvo casos específicos em que houver interesse da União, suas autarquias ou empresas públicas federais na condição de autoras ou rés, assistente ou oponentes interessadas na causa, caso em que a competência será da Justiça Federal do local do acidente ocorrido.

No caso de crimes cometidos a bordo de embarcações nacionais ou estrangeiras, mercantes ou privadas, pelos princípios da territorialidade e da soberania, aplica-se a legislação brasileira, desde que estejam em portos nacionais ou nos limites da jurisdição nacional de duzentas milhas.

Por outro lado, face ao princípio da extraterritorialidade (art. 7º, II, alínea c, do Código Penal), a lei brasileira será aplicada aos crimes praticados a bordo de embarcações brasileiras, mercantes ou privadas, embora cometidos no exterior, se não tiverem sido julgados no local da infração preenchidos certos requisitos legais.

A Constituição da República se refere ao termo “navios” (art. 109, IX) para fixar a competência dos juízes federais aos crimes cometidos a bordo de navios ou aeronaves. A expressão “a bordo de navios ou aeronaves” ou *on board* no direito norte-americano, deve ser compreendida e consideradas somente para embarcações que se sujeitam aos riscos do mar, independentemente de seu porte ou forma de propulsão.

Trata-se, portanto, de competência constitucional *ratione materiae*, do que resulta que, em tais circunstâncias, o julgamento do processo será exclusivamente do juízo federal do local da infração, salvo se a embarcação estiver em porto brasileiro, ou se for a bordo de uma embarcação de menor porte que não seja considerada um navio.

A regra se aplica somente para navios em alto-mar, e não atracado, fundeada em baías e enseadas dentro de águas interiores, casos em que a competência é estadual, mesmo se for navio estrangeiro atracados no cais do porto.

Cabe lembrar que, além da competência em razão da matéria, mesmo nos crimes ocorridos em alto-mar, temos também a competência *rationi loci*, ou seja, do local da infração no porto de

entrada ou de saída da embarcação, pelas regras processuais estabelecidas nas disposições especiais do Código de Processo Penal que assim dispõe:

Art. 89. Os crimes cometidos em qualquer embarcação nas águas territoriais da República, ou nos rios e lagos fronteiriços, bem como a bordo de embarcações nacionais, em alto-mar, serão processados e julgados pela justiça do primeiro porto brasileiro em que tocar a embarcação, após o crime, ou, quando se afastar do País, pela do último em que houver tocado.

[...]

Art. 91. Quando incerta e não se determinar de acordo com as normas estabelecidas nos arts. 89 e 90, a competência se firmará pela prevenção.

O Código de DIP de Bustamante, que trata das regras de conexão com o direito internacional privado, assim como a Convenção sobre Direito do Mar que tratam de matéria penal e processual, embora promulgadas e em vigor no território nacional tem aplicação subsidiária (CPP, art. 1º, inciso I), visto que o dispositivo é muito claro: "O processo penal reger-se-á, em todo o território brasileiro, por este Código, ressalvados os tratados, as convenções e regras de direito internacional".

Como visto, a regra é a aplicação do Código de Processo Penal, em todo território nacional, tanto pelo princípio constitucional da legalidade estrita de aplicação das leis penais, como pela prevalência das normas de ordem pública, ressalvados os tratados, convenções e os acordos internacionais.

A Constituição, nas relações internacionais, tem como objetivo o primado da ordem internacional em matérias de direitos humanos (art. 4º, II), do que resulta que as normas penais mais favoráveis *favorabilia amplianda, odiosa restringenda*, prevista em tratados, acordo ou convenções internacionais, tem aplicação imediata por serem garantidoras de direitos fundamentais, pelos §§ 2º e 3º do art. 5º da Constituição da República.

Na Justiça do Trabalho, as ações que decorrem de indenização por danos morais e patrimoniais, são de competência das Varas do Trabalho ou dos órgãos jurisdicionais competentes, que se distribuirá da seguinte forma:

a) Competência em razão da matéria (art. 114 da CF/1988):

b) Competência territorial ou em razão do local (art. 651 da CLT)

Compete à Justiça do Trabalho processar e julgar: I) as ações oriundas da relação de trabalho, abrangidos os entes de direito público externo e da Administração Pública direta e indireta

da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios; II) as ações de indenização por dano moral ou patrimonial, decorrentes da relação de trabalho, salvo as de acidente do trabalho de natureza previdenciárias contra o INSS, cuja competência é da Justiça Federal pelo interesse da autarquia.

No Trabalho Marítimo, a competência rege-se-á pelo foro competente da Vara do Trabalho ou Juízo de Direito com atribuição em que o empregador estabelecer o seu domicílio ou sede da empresa, agência ou filial para reclamações trabalhistas.

Com a ressalva de que, se o empregado estiver subordinado à agência ou filial, a competência será estabelecida *ratione loci* da respectiva agência ou filial, regra esta extensiva aos dissídios ocorridos em agência ou filial localizada no exterior, desde que o empregado seja brasileiro, e não tenha acordo ou convenção internacional dispendo em contrário, com vigência no território nacional por ocasião da demanda.

Mas temos casos em que as empresas de navegação exercem atividades fora do local da contratação. Assim sendo, é assegurado ao empregado ou tripulante sua reclamação nos seguintes foros: I. da celebração do contrato; II. da prestação dos respectivos serviços.

Essa regra inclusive foi invocada contra a Costa Cruzeiros, visto que toda embarcação que leva o nome “costa”, tais como Costa Mágica, Costa Fortuna, Costa Atlântica, etc., pertence a essa agência de navios de turismo, como acontece com a MSC, que também explora navios de cruzeiros.

Com efeito, nessas ações judiciais, as agências se defendem nos Tribunais, negando a condição de *armadora ou arrendatário* das referidas embarcações, por serem agências de turismo e viagens, para fraudar a legislação brasileira, negando até mesmo o vínculo empregatício com a tripulação e outros profissionais terceirizados por ela contratados.

Acontece que, tratando-se de empresa estrangeira, proprietária de embarcações de cruzeiro marítimo, essas agências necessitam de *autorização governamental para exercer suas atividades no País, bem como de um representante no Brasil*, tal como previsto nos arts. 64 e 67 do Decreto-Lei nº 2.627/1940, inclusive para receber citação e representá-la em juízo.

O contrato social dessas empresa evidencia atividade relacionada com a exploração de agência marítima, com forte presunção *juris et de jure* da contratação de tripulantes nacionais para dificultar a aplicação da lei brasileira.

No caso da Costa Cruzeiros, a agência contratante tem domicílio nas Antilhas Holandesas e estipula a aplicação de Convenção Coletiva assinada com Sindicatos Italianos filiados à Federação de Trabalhadores de Transportes Internacionais, a fim de frustrar a demanda e inviabilizar qualquer indenização de passageiros, tripulantes e trabalhadores a bordo.

A responsabilidade dessa agência decorre da legitimidade para figurar na relação jurídica, por se tratar de empresa estrangeira, que para funcionar no Brasil País, depende de autorização governamental, bem como de um agente ou representante legal no país, sob pena de não poder funcionar ou exercer suas atividades.

Pelo art. 16 da Lei nº 7.652/1988 (Lei do Registro da Propriedade Naval), *armador* é a pessoa física ou jurídica que explora o navio em seu nome e sob sua responsabilidade, respondendo pelos contratos firmados com a tripulação, e suas agência, filiais ou sucursais são responsáveis pela contratação dos trabalhadores a bordo dessas embarcações.

O Tribunal Superior do Trabalho vem consolidando sua jurisprudência no sentido de que não importa o local de acidentes com tripulantes.

Pelos princípios da extraterritorialidade e da proteção inerentes às normas do Direito do Trabalho, assim como pela *teoria da assunção* dos riscos da atividade econômica (CLT, art. 2º) e do risco das atividades desenvolvida pelas empresas de cruzeiros marítimos (CC, art. 927, parágrafo único), aplica-se a legislação brasileira em qualquer lugar onde se encontre os navios que fazem turismo no mundo inteiro no caso de contratação de brasileiros, salvo acordo ou convenção internacional dispondo o contrário.

## REFERÊNCIAS

ANJOS, J. Haroldo dos; GOMES, Carlos Rubens Caminha. *Curso de direito marítimo*. Rio de Janeiro: Renovar, 1992.

BRANDÃO, Mônica de Amorim Torres. *Responsabilidade civil do empregador no acidente de trabalho*. São Paulo: LTr, 2007.

CAMPOS, João Vicente. *Dos sinistros marítimos*. Rio de Janeiro: Forense, 1961.

CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de. *Marinha Mercante brasileira*. São Paulo: Aduaneiras, 2014.

- \_\_\_\_\_. *Contratos marítimos e portuários: responsabilidade civil*. São Paulo: Aduaneiras, 2015.
- \_\_\_\_\_; GUTIÉRREZ, Norman Augusto Martínez. *Limitação da responsabilidade civil no transporte marítimo*. Rio de Janeiro: Renovar, 2016.
- CREMONEZE, Paulo Henrique. *Prática de direito marítimo*. São Paulo: Quartier Latin, 2012.
- DIAS, José de Aguiar. *Responsabilidade civil*. Rio de Janeiro: Forense, v. I e II, 1979.
- FERNANDES, Anníbal. *Acidentes de trabalho*. São Paulo: LTr, 1995.
- GOMES, Carlos Rubens Caminha. *Direito comercial marítimo*. Rio de Janeiro: Rio, 1978.
- LACERDA, José Cândido Sampaio de. *Curso de direito privado da navegação*. Rio de Janeiro: Biblioteca Jurídica Freitas Bastos, 1984.
- MAHMOUD, Mohamad Ale Hasan. *Direito penal marítimo*. São Paulo: Saraiva, 2010.
- MARTINS, Eliane M. Octaviano. *Vade Mecum de direito marítimo*. São Paulo: Manole, 2015.
- MAXIMILIANO, Carlos. *Hermenêutica e aplicação do Direito*. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 1961.
- MEDAUAR, Odete. *A processualidade no direito administrativo*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1993.
- MELLO, Celso A. *Responsabilidade internacional do Estado*. Rio de Janeiro: Renovar, 1995.
- OLIVEIRA, Sebastião Geraldo. *Indenizações por acidente do trabalho ou doença ocupacional*. São Paulo: LTr, 2014.
- TRINDADE, Washington Luiz da. *Compêndio de direito do trabalho marítimo, portuário e pesqueiro*. Rio de Janeiro: Forense, 1983.
- VALLADÃO, Haroldo. *Material de classe de direito internacional privado*. Rio de Janeiro: Biblioteca Jurídica Freitas Bastos, 1987.