

---

## A RESPONSABILIDADE CIVIL ENVOLVENDO NAVIOS AUTÔNOMOS E O RECONHECIMENTO DA PERSONALIDADE JUDICIÁRIA

### *CIVIL LIABILITY INVOLVING AUTONOMOUS SHIPS AND RECOGNITION OF THE JUDICIAL PERSONALITY*

**INGRID ANDRADE ZANELLA CAMPOS**

Doutora e mestre em Direito pela Universidade Federal de Pernambuco (UFPE). Especialista em *Liability for Maritime Claims e Law of Marine Insurance*, pela *International Maritime Law Institute*. Professora da Faculdade Damas da Instrução Cristã. Professora Adjunta da UFPE. Advogada.

#### RESUMO

**Objetivo:** O objetivo principal deste trabalho é a problemática subjacente à identificação de formas de garantir a eficiência da responsabilidade civil no Direito Marítimo, envolvendo navios autônomos, visando a uma maior segurança jurídica, inclusive considerando a teoria do risco. Bem como analisar a possibilidade de atribuição de personalidade judiciária ao navio, como forma de garantir a eficiência da responsabilidade civil.

**Metodologia:** por meio de uma síntese científica, este artigo utilizar-se-á o método de pesquisa dedutivo, por meio de exploração bibliográfica e documental, com base na análise de referências de artigos, estudos bibliográficos pertinentes, a legislação e a jurisprudência sobre o tema.

**Resultados:** ao considerar as diversas relações jurídicas que se desenvolvem em torno do navio, a legislação deve estabelecer formas de garantir a segurança jurídica nacional, através de uma eficiente responsabilidade civil. Portanto, um dos objetivos de se defender a personalidade judiciária do navio autônomo, é ratificar a sua responsabilidade, ou seja, que o navio pode ser sujeito passivo de



---

obrigações de indenizar e até pode ser parte em um processo judicial, inclusive evitando isenção de responsabilidades diante do caso concreto.

**Contribuições:** o presente estudo traz como contribuição a discussão sobre a necessidade de efetivação da responsabilidade civil envolvendo navios autônomos, inclusive em casos de acidentes marítimos, que estão, inclusive, aumentando, posto que, em 2017, os acidentes com embarcações, no Brasil, aumentaram 12,63%.

**Palavras-chave:** personalidade judiciária; navio autônomo; teoria do risco.

## ABSTRACT

**Objective:** *The main objective of this work is the problem underlying the identification of ways to guarantee the efficiency of civil liability in Maritime Law, involving autonomous vessels, aiming at greater legal security, considering the theory of risk. As well as to analyze the possibility of assigning judicial personality to the ship, as a way of guaranteeing the efficiency of the civil liability.*

**Methodology:** *through a scientific synthesis, this article uses the deductive research method, through bibliographic and documentary exploration, based on the analysis of references of articles, relevant bibliographic studies, legislation and jurisprudence on the subject.*

**Results:** *considering the various legal relations that develop around the ship, legislation should establish ways of ensuring national legal certainty through efficient civil liability. Therefore, one of the objectives of defending the judicial personality of the autonomous ship is to ratify its responsibility, that is, that the ship can be liable to indemnify obligations and can even be party to a judicial process, including avoiding exemption of liability before the specific case.*

**Contributions:** *the present study brings as a contribution the discussion about the need for the realization of civil liability involving autonomous ships, including in cases of maritime accidents, which are even increasing, since, in 2017, accidents with boats in Brazil increased 12.63%.*

**Keywords:** *judicial personality; autonomous vessel; risk theory.*



---

## 1 INTRODUÇÃO

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

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

A Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, através da Emenda Constitucional nº 7, de 15.8.1995 deu nova redação ao parágrafo único, do art. 178 (cento e setenta e oito),<sup>1</sup> que passou a permitir o uso de bandeiras estrangeiras na navegação de cabotagem no Brasil.

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

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

---

<sup>1</sup> “Art. 178. A lei disporá sobre a ordenação dos transportes aéreo, aquático e terrestre, devendo, quanto à ordenação do transporte internacional, observar os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade. Parágrafo único. Na ordenação do transporte aquático, a lei estabelecerá as condições em que o transporte de mercadorias na cabotagem e a navegação interior poderão ser feitos por embarcações estrangeiras”.



---

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

Desta forma, percebe-se que a intenção da EC nº 7/1995 foi possibilitar a regulação da matéria através de lei ordinária, bem como contribuir para a construção de uma economia mais aberta e competitiva.

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

Neste exato sentido, destaca-se a Lei nº 13.874, de 20.9.2019, que instituiu a Declaração de Direitos de Liberdade Econômica e fixou princípios e normas para a proteção à livre iniciativa e ao livre exercício de atividade econômica e disposições sobre a atuação do Estado como agente normativo e regulador.

Desta forma, considerando as diversas relações jurídicas que se desenvolvem em torno do navio autônomo, obtivendo uma maior segurança, resta a dúvida sobre se o navio poderá ser dotado de personalidade judiciária, no Brasil, como forma de garantir a eficiência da responsabilidade civil, considerando a teoria do risco.

O incentivo da utilização de navios autônomos, bem como de outros sistemas dotados de inteligência artificial envolvem uma séria de questões de responsabilidade civil. Inclusive a possibilidade de se isentar a responsabilidade em face de possíveis condutas não programadas ou imprevistos.

O debate em torno da segurança marítima e jurídica e da eficiência da responsabilidade civil em atividades de risco ganha ainda mais relevância diante da navegação desenvolvida por navios autônomos, remotamente controladas ou



---

não tripuladas. Ainda, diante da completa ausência de normas que disciplinam a matéria, o que gera uma insegurança jurídica.

Em 2018, houve a entrega no navio autônomo Sea Hunter à Marinha dos Estados Unidos<sup>2</sup>. Ainda, em outubro de 2018, duas gigantes do mercado mundial, a Rolls-Royce e a Intel, anunciaram o firmamento de parceria envolvendo a ideia de associar a expertise em tecnologia naval da primeira à engenharia de sistemas da segunda com o fito de desenvolver navios autônomos, completamente desprovidos de tripulação a bordo<sup>3</sup>.

Em seguida, dezembro de 2018, o conglomerado britânico apresentou e realizou mais de 400h testes com o primeiro Ferryboat autônomo do mundo, nomeado Falco. Este, desenvolvido em parceria com a estatal finlandesa Finferries, é monitorado por um centro de controle em terra, distante cerca de 50km do seu local de operação, e independe de interferência humana no desempenho de suas funções: é capaz de aumentar ou reduzir sua velocidade de acordo com as condições de maré, detectar e desviar de obstáculos, bem como atracar e desatracar de maneira completamente autônoma, por exemplo<sup>4</sup>.

Observa-se, então, o início de um movimento mundial pela automatização da frota naval, processo que, através da diminuição da mão-de-obra empregada, visa a diminuição dos valores dispendidos no transporte naval. Processo que deve ser acompanhado da regulamentação específica e apropriada, possibilitando uma segurança jurídica e marítima.

---

<sup>2</sup> BRASIL. Escola de Guerra Naval (EGN). *Boletim Geocorrente*. ISSN. 2446-7014. Ano 6. n. 119. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/egn/sites/www.marinha.mil.br/egn/files/Boletim%20Geocorrente%20119%20-%2001JUL2020.pdf> Acesso em 01 de nov. 2020.

<sup>3</sup> Disponível em: <https://www.rolls-royce.com/media/press-releases/2018/15-10-2018-rr-and-intel-announce-autonomous-ship-collaboration.aspx> Acesso em 01 de nov. 2020

<sup>4</sup> Disponível em: <https://www.rolls-royce.com/media/press-releases/2018/03-12-2018-rr-and-finferries-demonstrate-worlds-first-fully-autonomous-ferry.aspx>



---

Para além, pretende-se, com o desenvolvimento e a operação de navios não-tripulados, garantir maior precisão e segurança à navegação, diminuindo a possibilidade de fatos e acidentes causados por erro humano, causa de mais de 90% dos danos causados ao meio marinho em acidentes da navegação<sup>5</sup>.

Diversos países já estão envolvidos com projetos de navios autônomos. Inclusive, através da parceria entre as norueguesas Yara International e Kongsberg se estima o lançamento do navio Yara Birkeland, que é o primeiro navio contêiner autônomo e de emissão zero do mundo<sup>6</sup>.

Desta forma, o objeto principal do presente trabalho é analisar a responsabilidade civil envolvendo embarcações automatizadas ou autônomas, considerando a teoria do risco, inclusive abordando a possível atribuição de personalidade judiciária.

O fundamento desta pesquisa paira na necessidade de efetivação da responsabilidade civil envolvendo navios autônomos, inclusive em casos de acidentes marítimos, que estão, inclusive, aumentando, posto que, em 2017, os acidentes com embarcações, no Brasil, aumentaram 12,63%. Segundo a Marinha do Brasil, de janeiro a agosto de 2017 foram registrados 107 naufrágios, contra 95 casos no mesmo período de 2016 (BRASIL,2017)

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

---

<sup>5</sup> MARTINS, Eliane M. Octaviano. *Direito Marítimo: Acidentes da Navegação e Desenvolvimento Sustentável*. Disponível em: [https://www.diritto.it/pdf\\_archive/28681.pdf](https://www.diritto.it/pdf_archive/28681.pdf)

<sup>6</sup> BRASIL. Escola de Guerra Naval (EGN). Boletim Geocorrente. ISSN. 2446-7014. Ano 6. n. 119. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/egn/sites/www.marinha.mil.br.egn/files/Boletim%20Geocorrente%20119%20-%2001JUL2020.pdf> Acesso em 01.nov. 2020.



---

No que concerne à segurança jurídica e efetividade da responsabilidade civil, pretende-se demonstrar que o navio, por ser dotado de alguns direitos, entre eles o de nacionalidade, que estabelece a norma que deverá reger as relações econômicas, deve ser dotado de personalidade judiciária, podendo ser diretamente processado, em casos excepcionais estabelecidos em lei. Fato esse que deve ser possível inclusive quando estamos diante de um navio autônomo, não tripulado, conforme restará esclarecido.

Para tanto será abordada a questão dos direitos de personalidade que são atribuídos à embarcação, bem como a responsabilidade civil envolvendo embarcações automatizadas ou autônomas.

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

## 2 BREVES NOTAS SOBRE OS NAVIOS AUTÔNOMOS

Antes de ingressar diretamente no que concerne à responsabilidade e ao conceito de navios autônomos, imperioso analisar a natureza jurídica do navio. Tal análise mostra-se indispensável, considerando o objeto do nosso trabalho, nos dizeres do Prof. Waldemar Ferreira, “Estudando a natureza jurídica do navio, que já se chegou a considerar como uma pessoa jurídica de responsabilidade limitada até a importância do seu patrimônio” (FERREIRA, 1931).



---

Quanto à sua natureza jurídica, no direito brasileiro, o navio é considerado um bem móvel.<sup>7</sup> De acordo com o Código Civil o navio deve ser entendido como bem móvel,<sup>8</sup> através da interpretação do art. 82 do referido diploma legal, *in verbis*: “São móveis os bens suscetíveis de movimento próprio, ou de remoção por força alheia, sem alteração substancial ou da destinação econômico-social”.

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

Portanto, o navio é bem móvel que se sujeita ao regime jurídico de bem imóveis quando há previsão legal, entre esses casos citam-se: prova de propriedade mediante registro marítimo e a transferência de propriedade (Lei nº 7.652/88), os casos de venda judicial (CCOm. arts. 477 e 478) e o fato de navio ser suscetível de hipoteca naval.

---

<sup>7</sup> “As embarcações são bens moveis, e, portanto, o proprietário delas pôde aliená-las ou hypothecal-as sem outorga de sua mulher” (FREITAS, Augusto Teixeira de. *Consolidação das leis civis*. [s.l.]: [s.n.], [s.d.]. v. 1. p. 51, art. 49).

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





---

No que concerne aos navios autônomos ou não tripulados, inicialmente, destaca-se a ausência de normas internacionais e nacionais que disciplinam a matéria, o que gera uma insegurança jurídica.

Destaca-se que a discussão sobre a regulação dos navios autônomos foi iniciada na 99a sessão do Comitê de Segurança Marítima (MSC 99) da Organização Marítima Internacional (IMO) e, assim, começaram os grupos de estudos para regulamentação de Navios Marítimos Autônomos de Superfície (MASS) (BRASIL, 2020).

Posteriormente, durante a 101a sessão, realizada em junho de 2019, o Brasil enviou uma delegação composta por diversos representantes da área e foram discutidos assuntos relativos ao Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar (RIPEAM) e Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), que deverão ser revisadas com a introdução desta nova tecnologia (BRASIL, 2020).

Inicialmente, importante esclarecer que um navio autônomo é toda embarcação capaz de conduzir-se sem que haja a presença humana a bordo para a sua condução, sendo comandada remotamente com o uso de inteligência artificial e sistema de comunicações por satélite e de abrangência global (CAPRARIO, 2018. p. 28).

Destaca-se que a tripulação não é citada como um elemento do conceito embarcação pela Lei nº 9537/1997, conforme sopesado. Todavia, de acordo com a referida lei, tripulante é o aquaviário ou amador que exerce funções, embarcado, na operação da embarcação. Ou seja, deve estar a bordo do navio.

Ainda, a mencionada lei estabelece o conceito de tripulação de segurança, como a quantidade mínima de tripulantes necessária a operar, com segurança, a embarcação, ou seja, indicando a necessidade da embarcada ser tripulada. O que demonstra a necessidade da existência de uma norma específica, ou de revisão das normas disciplinadoras da matéria, com vistas a operação dos navios autônomos ou não tripulados, no Brasil.



---

Entretanto, independente do ajuste da legislação, os navios autônomos e os navios controlados remotamente estão se tornando realidade.

A doutrina indica que os primeiros testes já estão sendo realizados na Finlândia e pequenos navios autônomos de superfície não tripulados (USVs) são amplamente usados em pesquisas oceânicas, guarda costeira e aplicações militares. Esses navios não tripulados visam aumentar a segurança das operações no mar, reduzir o consumo de combustível e transformar as funções de trabalho no domínio marítimo. Um navio autônomo deve ser capaz de monitorar sua própria saúde e meio ambiente, comunicar as informações obtidas e tomar decisões com base nisso, sem supervisão humana (HÖYHTYÄ, et al, 2017).

Questões como navegação na costa, aproximação às áreas portuárias, acidentes e poluições podem ser consideradas como desafios aos navios autônomos.<sup>9</sup>

Desta forma, os navios autônomos ou controlados remotamente devem ser dotados de um sistema de dados capaz de garantir segurança, incluindo prevenção de acidentes, como colisão e abalroamento, de forma efetiva. Da mesma forma, deve restar claro seus atributos, o risco desempenhado, para que restem óbices a responsabilidade civil.

A automação de navios envolve questões afetas a redução da tripulação e de custos de manutenção, atrelados a utilização de tecnologia, visando aumentar a segurança, a redução de acidentes e de poluição, diminuindo a possibilidade de fatos e acidentes causados por imprudência, imperícia ou negligência. Destaca-se que, de acordo com as estatísticas, 72% dos casos de naufrágios ocorreram por imprudência, imperícia ou negligência.

---

<sup>9</sup> “Especially challenging is to navigate in coastal areas such as port approaches that are sensitive to accidents and pollution. Thus, ship-to-shore communication and very accurate navigation is needed in order to avoid using a human pilot onboard”. HÖYHTYÄ, M, HUUSKO, J; (et al.). *Connectivity for autonomous ships: Architecture, use cases, and research challenges*. in Proc. ICTC conference, 2017. DOI: [10.1109/ICTC.2017.8191000](https://doi.org/10.1109/ICTC.2017.8191000). Acesso em 01 de nov. 2020.



---

Todavia, para navios autônomos e controlados remotamente serem aceitos e adotados na navegação comercial, devem possuir a mesma segurança que os navios convencionais, para tanto, normas específicas que garantam a prevenção de acidentes, de poluição e a ampla responsabilidade civil devem estar em vigor.

### 3 A RESPONSABILIDADE E A PERSONALIDADE JUDICIÁRIA DO NAVIO

Navios autônomos ou controlados remotamente possuem os mesmos atributos dos navios comuns, devendo navegar dotados de nacionalidade e serem fiscalizados pelo estado soberano que concedeu sua bandeira.

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, promulgada pelo Decreto nº 99.165, de 12 de março de 1990, estabelece em seu art. 94, os deveres do Estado de bandeira, constituindo que “1. Todo Estado deve exercer, de modo efetivo, a sua jurisdição e seu controle em questões administrativas, técnicas e sociais sobre navios que arvoem a sua bandeira’.

Pontes de Miranda considera direitos da personalidade “todos os direitos necessários à realização da personalidade, à sua inserção nas relações jurídicas” (PONTES DE MIRANDA, 2000. t. VII. p. 39). Adriano de Cupis, por sua vez, ressalta que todos os direitos de personalidade se destinam a dar conteúdo à personalidade e, por isso, poderiam ser denominados “direitos da personalidade” (CUPIS, 2004. p. 23).

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



---

Nasce pela sua construção, como produto do engenho humano. Tem estado civil. Tem nome. É batizado e registrado. Tem domicílio. Carece de passaporte para viajar. Singra os mares. Movimenta riquezas. Põe em contacto os homens de todos os continentes. Vive. Tem nacionalidade, a da sua bandeira. Envelhece, pela sua imprestabilidade, resultante da ação do tempo e do uso, transfigurando-se, às vezes. E chega a morrer, quando não logra vencer o Ímpeto e a fúria dos temporais. Tem, portanto, individualidade (FERREIRA, 1931).

Neste sentido, esclarece o Prof. Herculao Inglez, o navio seria dotado de um sistema de quase personalidade. Explica ainda que o referido atributo é, além disso, uma necessidade lógica do sistema, regulando as relações oriundas da indústria da navegação, e que se baseia no grande princípio da separação do patrimônio de terra e do patrimônio do mar, por extensão do princípio da comandita que, historicamente, se desenvolveu, se é que se não originou, dos usos e costumes do comércio de mar (SOUZA ,1912. v. 1. p. 79)

Neste sentido ensina:

O systema do direito relativo à industria de navegação marítima, fluvial ou lacustre, assenta sobre a natureza jurídica do navio, ao qual, se no estado actual da sciencia e da legislação ainda se não pode dar uma personalidade bem caracterizada, é forçoso reconhecer uma quasi-personalidade jurídica, no sentido de tornar o navio o centro de certas relações, como se fosse elle sujeito activo e passivo do direito, sem prejuízo da objectividade que tem como cousa movei. Não é somente a linguagem legislativa que empresta ao navio mercante uma espécie de personalidade, como nos casos de abalroação e de assistência, tornando-o o titular do direito e responsável pelas obrigações resultantes dos factos, são as conveniências do commercio e da navegação que attribuem ao navio caracteres próprios das pessoas, o nome, o domicílio, a nacionalidade, a capacidade, a identidade, a indivisibilidade. (SOUZA ,1912. v. 1. p. 79)

O Prof. Herculao Inglez ressalta que se há no Brasil indústria que mereça proteção eficaz e constante é inquestionavelmente a da navegação. Nesta seara elenca um dos primeiros direitos de quase personalidade atribuídos ao navio –



---

a nacionalidade, da seguinte forma: “Sabidamente a nossa Constituição Política indicou a rota a seguir pelas leis ordinárias, consagrando o privilégio da cabotagem dos navios nacionais” (SOUZA, 1912. v. 1. p. 80).

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

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

O princípio da unicidade de bandeira determina que os navios devam navegar sob a bandeira de um só Estado, salvo nos casos excepcionais previstos expressamente em tratados internacionais ou própria Convenção, e devem se submeter, em alto mar, à jurisdição exclusiva desse Estado (CAMPOS, 2017. p. 125).

Como observa Arnaldo Sussekind, as embarcações constituem estabelecimentos móveis, cuja nacionalidade decorre da patente de navegação, comprovada pela respectiva certidão de registro (SUSSEKIND, 1979. p. 52). Logo, o Estado onde se processa o registro da embarcação é detentor da competência para estabelecer os requisitos para concessão de bandeira do país.

É sabido que a personalidade jurídica consiste na possibilidade de titular direitos e obrigações, relações jurídicas. O Professor Januário da Costa Gomes ensina que o navio é personagem principal da expedição marítima (GOMES, 2010. p. 187). Necessário, portanto, analisar a responsabilidade do navio.

Quando se trata da responsabilidade do navio autônomo importante se analisar a possibilidade de imputar a responsabilidade ao próprio navio; trata-se



---

de saber se o navio pode ser sujeito passivo de obrigações de indenizar e se pode ser parte em um processo judicial (ROCHA, 2010. p. 266).

Para o Professor Antonio Menezes Cordeiro, o navio integra as chamadas pessoas rudimentares, que dispõem de uma personalidade coletiva rudimentar: operacional, apenas, para os concertos nos âmbitos que a lei lhe atribuir e que haverá de apurar caso a caso. Assim, o navio teria alguma margem de personalidade substantiva (CORDEIRO, 2010. p. 35; 38).

Personalidade judiciária é a capacidade de ser parte em um processo judicial, possibilitando que a parte possa praticar diversos atos processuais. Segundo o Professor Antonio Menezes Cordeiro:

a atuação processual é, porventura, uma das mais marcantes formas de exercer um direito: este ganha-se ou perde-se, amplia-se ou reduz-se, consoante o modelo de o colocar no foro e em função do epílogo da ação. A personalidade judiciária – mesmo quando, em rigor, se pudesse chamar “capacidade de gozo judiciário” – traduz uma inegável margem de personalidade substantiva (CORDEIRO, 2010. p. 35; 38)

O Professor Antonio Menezes Cordeiro explica, ainda, que “O navio é, pois, uma realidade objetiva funcional, que abrange, além da estrutura flutuante, as coisas acessórias destinadas à sua utilização funcional, isto é, à flutuação e à navegação por água” (CORDEIRO, 2010. p. 42).

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

Artigo 12.º (art.º 6.º CPC 1961) Extensão da personalidade judiciária. Têm ainda personalidade judiciária: a) A herança jacente e os patrimónios autónomos semelhantes cujo titular não estiver determinado; b) As associações sem personalidade jurídica e as comissões especiais; c) As sociedades civis; d) As sociedades comerciais, até à data do registo definitivo do contrato pelo qual se constituem, nos termos do artigo 5.º do Código das Sociedades Comerciais; e) O condomínio resultante da propriedade horizontal, relativamente às ações que se inserem no âmbito dos poderes do administrador; f) Os navios, nos casos previstos em legislação especial.



---

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

Entre essas normas, no ordenamento jurídico português, destacam-se o Decreto-Lei nº 352/86 (transporte de mercadorias por mar) e Decreto-Lei nº 202/98 (responsabilidade do proprietário do navio).

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

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

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

O navio é uma coisa. Mas assume uma individualização especial. Tem nome. Tem madrinha. Assume uma identidade, no imaginário histórico-cultural dos povos. Desloca-se; é servido por uma tripulação; é dirigido pelo capitão; presta serviço. Constitui, nessa base, um centro de valorações autônomas específicas. Sendo uma coisa, ele coloca-se numa dimensão especial, que tem consequências jurídicas. A atribuição de “personalidade judiciária”, feita com alguma solenidade, dá corpo e expressão a essa particularidade social e jurídica (CORDEIRO,2010. p. 45).



---

Conforme visto, o navio é coisa, bem móvel, entretanto de feitio todo especial, pelo qual merece tratamento mais aprofundado, como instrumento do transporte marítimo. Assim, a atribuição da personalidade judiciária possibilita que o navio responda nos mesmos termos que o proprietário, o armador ou o transportador, possibilitando uma efetividade na responsabilidade civil envolvendo navios autônomos.

#### 4 A RESPONSABILIDADE CIVIL NO DIREITO MARÍTIMO ENVOLVENDO NAVIOS AUTÔNOMOS

A inteligência artificial vem desenvolvendo pesquisas envolvendo personalidade e responsabilidade civil no direito privado. De acordo com Gustavo Tepedino e Rodrigo da Guia Silva, “Verifica-se, com efeito, certo crescimento da linha teórica que pugna pelo reconhecimento de personalidade jurídica aos robôs e, notadamente, aos sistemas dotados de inteligência artificial (TEPEDINO, SILVA, v. 21, p. 61-8).

Mesmo sendo o navio coisa, bem móvel *sui generis*, ele possui elementos de individualização, conforme visto, por alguns considerados direitos de personalidade, bem como personalidade judiciária, conforme estabelece a legislação portuguesa.

Um navio autônomo deve ser capaz de monitorar sua própria saúde e meio ambiente, comunicar as informações obtidas e fazer decisões baseadas nisso sem supervisão humana. Assim, o "capitão virtual" realizará tarefas críticas ou operações difíceis.<sup>10</sup>

---

<sup>10</sup> “For example, there is a need for a shore control centre (SCC) and remote operators that could be called “virtual captains,” able to steer multiple ships simultaneously. An autonomous ship should be able to monitor its own health and environment, communicate obtained information, and make decisions based on that without human supervision. However, the “virtual captain” from the SCC will perform critical or difficult operations”. HÖYHTYÄ, M, HUUSKO, J; (et al.).





---

Desta forma a responsabilidade do navio autônomo poderia implicar a atribuição de personalidade jurídica ao próprio navio autônomo. Assim, a construção, em certo sentido, mais radical, com vistas a permitir que o navio responda nos mesmos termos que o proprietário, o armador ou o transportador, consiste em personalizar ou personificar o navio, através da chamada teoria da personificação (ROCHA, 2010. p. 270).

Destaca-se a Diretiva 2010/40/EU do Parlamento Europeu, que estabelece um quadro para a implantação de sistemas de transporte inteligentes no transporte rodoviário, inclusive nas interfaces com outros modos de transporte. No que tange à responsabilidade civil, a referida Diretiva se limitou essencialmente a estabelecer a remissão às regras comunitárias e nacionais sobre a responsabilidade decorrente dos produtos defeituosos (TEPEDINO; SILVA, v. 21, p. 61-86).

O regime jurídico da responsabilidade civil no transporte marítimo é estabelecido no Código Civil Brasileiro. De acordo como o art. 730, CCB/02, contrato de transporte é conceituado como: “alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar de um lugar para outras pessoas ou coisas”. E seguida, o Código trata, de forma distinta, o contrato de coisas e o contrato de pessoas (arts. 734 a 742).

Percebe-se que o ordenamento jurídico brasileiro adotou a teoria da responsabilidade civil objetiva, independentemente de culpa, considerando risco da atividade, o que deve ser plenamente aplicável diante da navegação envolvendo navios autônomos.

Destaca-se que a responsabilidade administrativa marítima, por sua vez, segue a teoria da responsabilidade subjetiva, devendo-se perquirir a existência concomitante de dano, nexos causal e dolo ou culpa.

---

Connectivity for autonomous ships: Architecture, use cases, and research challenges. in Proc. ICTC conference, 2017. DOI: [10.1109/ICTC.2017.8191000](https://doi.org/10.1109/ICTC.2017.8191000). Acesso em 01 de nov. 2020.



---

Compete a Autoridade Marítima, a Capitania dos Portos e Costa de Pernambuco, nos termos da Lei no 9.537/1997, apurar os acidentes e fatos da navegação, sendo vedada a aplicação de punição até o julgamento pelo Tribunal Marítimo. De acordo com a Lei nº 2180/1954, art. 17, “a”, na apuração da responsabilidade por fatos e acidentes da navegação, cabe ao Tribunal Marítimo investigar se o capitão, o práctico, o oficial de quarto, outros membros da tripulação ou quaisquer outras pessoas foram os causadores por dolo ou culpa. Desta forma, a responsabilidade administrativa marítima está pautada no reconhecimento da culpa (CAMPOS, 2020, p.516-541).

Nesse sentido, ressalta-se que quando se discutir em juízo questão decorrente de acidentes e fatos da navegação da competência do Tribunal Marítimo haverá suspensão do processo (art. 313, VII, CPC/15).

No ordenamento jurídico pátrio, a responsabilidade civil objetiva – ou seja, sem a necessidade de demonstração da culpa do fornecedor dos serviços – é disciplinada pelo parágrafo único do art. 927 do Código Civil (lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002). Este dispõe que:

Art. 927. Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo. Parágrafo único. **Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar**, por sua natureza, risco para os direitos de outrem. (Grifos acrescentados)

Adverte-se que se tratando de relação de consumo, há também a incidência do Código de Defesa do Consumidor (CDC). Este, conforme visto alhures, também estabelece a responsabilidade objetiva do prestador de serviços – no caso, serviço de transporte de passageiros -, mais especificamente em seu art. 14, de modo que o transportador responde pelos danos causados independentes da demonstração de culpa.



---

Neste sentido, o Supremo Tribunal Federal (STF), em consonância com a referida previsão, publicou a Súmula 161, que estabelece: “Em contrato de transporte, é inoperante a cláusula de não indenizar.”.

Como decorrência da responsabilidade civil envolvendo o navio autônomo no direito marítimo, poderiam surgir ser defendidas a possibilidade de o navio ser diretamente demandado por suas dívidas, visando à segurança jurídica e à efetividade da responsabilidade civil, inclusive através da responsabilidade objetiva, em face do risco da atividade.

Portanto, visando a uma maior segurança jurídica, o ordenamento jurídico brasileiro poderia reconhecer, a exemplo da legislação portuguesa, a personalidade e capacidade judiciária do navio, em casos previstos na legislação, possibilitando que o navio responda, perante credores interessados, nos mesmos termos em que o proprietário, armador ou transportador responderia.

De tal modo, deve haver a responsabilidade civil objetiva do transportador e/ou proprietário, ressalvado o direito de regresso em face do real responsável pelo dano, como o controlador remoto, responsável técnico pelo sistema de inteligência, fornecedor, inclusive sopesando a possibilidade de um problema relacionado à inteligência artificial, para que não haja qualquer óbice a efetiva responsabilidade.

Portanto, deve-se seguir a teoria da responsabilidade objetiva envolvendo navios autônomos, identificando, ainda, se seria possível reconhecer sua responsabilidade judiciária, em face da teoria do risco da atividade, garantindo uma maior segurança.



---

## 5 CONCLUSÃO

A utilização de inteligência artificial apenas tende a aumentar na sociedade, sendo uma realidade em diversos setores, entre esses o modal de transporte aquaviário. Os navios autônomos surgem como uma possível saída para redução de custos, otimização do transporte, todavia ainda carece além de regulamentação jurídica, de segurança para sua utilização plena.

Conforme visto, o navio (comum e autônomo) é coisa, bem móvel, entretanto, de feitio todo especial, pelo qual merece tratamento mais aprofundado, como instrumento do transporte marítimo.

O navio autônomo mantém a mesma natureza jurídica do navio comum, atributos e responsabilidades, devendo ser entendido como toda embarcação capaz de conduzir-se sem que haja a presença humana a bordo para a sua condução, sendo comandada remotamente com o uso de inteligência artificial e sistema de comunicações.

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

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

Portanto, um dos objetivos de se defender a personalidade judiciária do navio autônomo, é ratificar a sua responsabilidade, ou seja, que o navio pode ser sujeito passivo de obrigações de indenizar e até pode ser parte em um processo judicial, inclusive evitado isenção de responsabilidades diante do caso concreto.



---

Como decorrência da responsabilidade civil envolvendo o navio autônomo, poder-se-ia defender a possibilidade de o navio ser diretamente demandado por suas dívidas, visando à segurança jurídica e à efetividade da responsabilidade civil, em face do risco da atividade.

Portanto, visando a uma maior segurança jurídica, o ordenamento jurídico brasileiro poderia reconhecer, a exemplo da legislação portuguesa, a personalidade judiciária do navio, em casos previstos na legislação, possibilitando que o navio autônomo responda nos mesmos termos em que o proprietário, armador ou transportador responderia.

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

Todavia, para navios autônomos e controlados remotamente sejam aceitos e adotados na navegação comercial, devem possuir a mesma segurança que os navios convencionais, para tanto, normas específicas que garantam a prevenção de acidentes, de poluição e a ampla responsabilidade civil devem estar em vigor. Isso, pois, a ausência de norma regulamentadora representa um grave problema jurídica, ocasionando uma situação de insegurança e incerteza, inclusive no que tange à responsabilidade civil.

## REFERÊNCIAS

BRASIL. **ACIDENTES com embarcações no Brasil aumentam 12,63% em 2017**. Agência Brasil, 25 ago. 2017. Disponível em: <http://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2017-08/acidentes-com-embarcacoes-no-brasil-aumentam-1263-em-2017> . Acesso em: 5. maio 2018.

BRASIL. Escola de Guerra Naval (EGN). **Boletim Geocorrente**. ISSN. 2446-7014. Ano 6. n. 119. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/egn/sites/www.marinha.mil.br.egn/files/Boletim%20Geocorrente%2019%20-%2001JUL2020.pdf> . Acesso em 01. nov. 2020.



---

CAMPOS, Ingrid Zanella Andrade. A responsabilidade civil na remoção de naufrágios. **Revista Jurídica Unicuritiba**. Curitiba.V.01, n.58, p.516-541, Jan-Mar. 2020. Disponível em: <http://revista.unicuritiba.edu.br/index.php/RevJur/article/view/3846>  
Acesso em 01. nov. 2020.

CAMPOS, Ingrid Zanella Andrade. **Direito marítimo sistematizado**. Curitiba: Juruá, 2017.

CAPRARIO, Alejandro. **Navios autônomos: as perspectivas de uma nova era nos mares**. Rio de Janeiro, 2018.

CORDEIRO, Antonio Menezes. Da natureza jurídica do navio. In: GOMES, Manuel Januário (Coord.). **O navio. II Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo**. Lisboa: [s.n.], 2010.

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

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

FREITAS, Augusto Teixeira de. Consolidação das leis civis. [s.l.]: [s.n.], [s.d.]. v. 1. p. 51, art. 49).

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

HÖYHTYÄ, M, HUUSKO, J; (et al.). Connectivity for autonomous ships: Architecture, use cases, and research challenges. in Proc. **ICTC conference**, 2017. DOI: [10.1109/ICTC.2017.8191000](https://doi.org/10.1109/ICTC.2017.8191000). Acesso em 01 de nov. 2020.

MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Direito Marítimo: Acidentes da Navegação e Desenvolvimento Sustentável**. Disponível em: [https://www.diritto.it/pdf\\_archive/28681.pdf](https://www.diritto.it/pdf_archive/28681.pdf)

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

ROCHA, Francisco Costeira. A responsabilidade do navio. In: GOMES, Manuel Januário (Coord.). **O navio. II Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo**. Lisboa: [s.n.], 2010.



---

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

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

TEPEDINO, Gustavo; SILVA, Rodrigo da Guia. Desafios da inteligência artificial em matéria de responsabilidade civil. DOI: 10.33242/rbdc.2019.03.004. **Revista Brasileira de Direito Civil – RBDCivil** | Belo Horizonte, v. 21, p. 61-86, jul./set. 2019.

