

DIREITO MARÍTIMO

INTRODUÇÃO

O mar, desde épocas mais remotas da história universal, revela-se como espaço que mais se destaca no desenvolvimento econômico mundial. Inexoravelmente, desde os primórdios, é também considerado imprescindível via de transporte de mercadorias e gerador de alimentos.

O comércio marítimo, a construção de frotas mercantes e o estabelecimento de rotas marítimas foram fundamentais para o desenvolvimento de certas civilizações. Destarte, o mar consagrou-se como elemento da natureza imprescindível no desenvolvimento, sobrevivência e poder das nações.

Há indícios que revelam que a atividade da navegação marítima remonta ao início das civilizações. Historicamente, povos que viviam próximos ao mar e rodeados de montanhas estariam mais propensos a desenvolver atividades no mar.

A origem do Direito Marítimo é incerta, mas historiadores mencionam que normas jurídicas regulando o transporte marítimo datam do século XVIII a.c., no Código de Hamurabi. Pesquisadores sustentam que um sofisticado sistema internacional de Direito Marítimo existe desde a Idade Antiga no Mediterrâneo. (SCHOENBAUM *apud* TAYLOR, 2002-2003).

Deve-se acrescentar que o globo terrestre possui 27 % de sua superfície formada por continente e 73 % de espaços marítimos (MOURA, 1991), fazendo com que, atualmente, cerca de mais de 90 % das mercadorias sejam transportadas pelo mar. A atividade comercial que envolve o transporte aquaviário (*business shipping*) é conceituada como o movimento físico de bens e pessoas de portos fornecedores para portos

de demanda assim como as atividades exigidas para apoiar a facilitação de tal movimento. Segundo Kendall e Buckley (2001, p. 7):

[...] o transporte de mercadoria por navios é o que dá vitalidade à economia de muitos países, situados ou não no litoral [...]. Com quase três quartos da superfície da terra coberta por água. O transporte marítimo necessariamente possui um papel muito relevante no comércio internacional.

A economia do transporte marítimo é bastante complexa, seja pela quantidade de indústrias e serviços que o dinâmico *cluster* marítimo demanda, seja pelos altos valores necessários para uma expedição marítima. Trata-se de indústria que demanda uma grande sinergia entre várias cadeias de fornecedores de produtos (mineração, siderurgia, construção de naval, dentre outros) e prestadores de serviços (engenharia naval, finanças, assessoria jurídica, dentre outros), de modo que o papel do Estado, por meio da regulação setorial independente, é fundamental.

O direito marítimo surge da necessidade de regulamentação das normas e dos princípios que regem as questões relacionadas ao comércio marítimo, ao transporte de mercadorias e pessoas por meio de navios e embarcações, aos contratos que regem as relações jurídicas e ao direito portuário para receber esses navios e regulamentar a entrada e a saída das cargas por intermédio dos trabalhadores contratados nos portos.

O navio, espécie do gênero embarcação, é a ferramenta principal desse setor relevante da economia mundial, no qual o Direito e a Economia devem navegar juntos para que haja o seu desenvolvimento, mas para que isso ocorra é preciso que as instituições

funcionem com eficácia, tendo como marco fundamental a Constituição Federal.

Assim, as agências reguladoras, como ANTAQ, ANVISA (Agência Nacional de Vigilância Sanitária) e ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres), dentre outras, bem como departamentos do governo, como DPC (Diretoria de Portos e Costas) e SEP (Secretaria Especial dos Portos), possuem papel relevante, dialógico.

CONCEITO

Em suma, o Direito Marítimo é o conjunto de norma jurídicas que disciplinam as atividades necessárias para que as embarcações efetuem o transporte pela via aquaviária. É uma disciplina autônoma, tendo inclusive em face da sua relevância, obtido assento constitucional (artigo 22, I, da CF/88), que tem como objeto regular as relações jurídicas que se dão em torno das embarcações, como contratos de transporte de bens e pessoas, contratos de afretamento de embarcações, responsabilidade civil.

"O direito marítimo é o conjunto de relações jurídicas cujo teatro é o mar e o objeto é o comércio marítimo". RIPERT, Georges. *Traité de droit maritime*. 2.ed. Paris, Dumont, 1913 / *Droit maritime*. 4. Ed. Paris, Librairie Dalloz, 1950, v.1.

É o ramo do direito que trata do comércio marítimo, de suas fontes e de seus princípios reguladores, bem como do comércio via marítima, de seus contratos, do transporte, dos regulamentos e das responsabilidades. Seria o conjunto autônomo de normas de direito público e privado que regulam o comércio marítimo e a navegação.

Como o Direito Marítimo é aquele que trata da navegação comercial pelo meio aquaviário realizado por embarcações, inclui,

portanto, a navegação de tais embarcações em rios, lagoas, canais, estreitos e baías.

Deve-se mencionar que o Direito Marítimo, direito misto, pois possui normas de direito privado e direito público, engloba o tráfico marítimo, que compreende a atividade de exploração comercial do navio, não se confunde, portanto, com o Direito da Navegação Marítima, inserido no direito público, porque possui como objeto o tráfego marítimo, que abrange o trânsito das embarcações, visando à segurança da navegação.

Trata-se de disciplina que, tendo em vista a natureza internacional do transporte aquaviário, possui alto grau de internacionalidade e complexidade, e que exige profissionais capacitados para lidar com as suas especificidades.

DIREITO MARÍTIMO: RELAÇÃO COM OUTROS RAMOS DO DIREITO

O Direito Marítimo, em função da sua complexidade e regulação feita por organismos internacionais, é uma disciplina jurídica que se relaciona com várias outras disciplinas, como Direito do Mar, que abrange casos envolvendo os Estados, julgados pelo Tribunal Internacional de Direito do Mar, e a proteção das riquezas no Domínio Marítimo; Direito da Navegação Marítima; Direito Portuário; Direito da Concorrência; Direito Internacional Público; Direito Internacional Privado, no qual a ordem pública, a fim de preservar a equidade nas relações contratuais de transporte internacional, possui um relevante papel; Direito Ambiental; Direito Aduaneiro; Direito Civil; Direito Comercial; além de outros ramos do conhecimento.

DIREITO MARÍTIMO, DIREITO DA NAVEGAÇÃO MARÍTIMA, DIREITO DO MAR E PORTUÁRIO

O Direito Marítimo não se confunde com o Direito da Navegação Marítima, Direito do Mar e Direito Portuário, que possuem como objeto, regular, respectivamente, as relações jurídicas que se dão em torno da segurança da navegação e da proteção do meio ambiente marinho (DNM), o mar, tal como a plataforma continental (DM) e o porto (DP).

DIREITO MARÍTIMO E DIREITO INTERNACIONAL

O Direito Internacional Privado é disciplina relevante para o Direito Marítimo, especialmente pela grande quantidade de nacionalidades existentes na expedição marítima, com grande potencial de conflito, o que demanda a necessidade de identificar lei e foro aplicáveis.

Na atualidade, somente 1% do comércio exterior brasileiro é transportado em navios de empresas nacionais de navegação e, apesar de o Brasil caminhar para a 5ª economia mundial, não possui frota mercante à altura da sua economia, pois se encontra na 31ª posição em toneladas de porte bruto (tpb) registrada em bandeira nacional.

Dessa maneira, deve-se mencionar que é comum a cláusula de eleição de foro no estrangeiro em contrato de transporte marítimo, todavia, o Supremo Tribunal Federal, historicamente tem interpretado a autonomia da vontade para eleição de foro, a fim de observar se o acordado foi a expressão inequívoca da vontade das partes.

Como exemplo, ao revisar decisão de instância inferior, o STF ao analisar o Recurso Extraordinário n. 18.615, julgado em 21 de junho de

1957, não considerou a citada cláusula de eleição de foro para Amsterdã, na Holanda, em contrato de adesão de transporte marítimo, vez que, de acordo com a doutrina francesa, a vontade é presumida e ocorre uma ficção, não há, portanto, concurso de vontades.

Sobre o tema, a jurisprudência do STF está consolidada no sentido de admitir a eleição do foro e a prorrogação, mas com algumas particularidades.

Diante de tal quadro, pode-se sustentar que no Brasil é permitido o *pactum de foro prorrogando* expresso ou tácito, quando inexistir fraude à lei, violação aos princípios de ordem pública, desatenção aos limites da liberdade contratual em tema de Direito Processual Internacional ou ofensa aos princípios fundamentais de Direito das obrigações em matéria contratual.

FONTES

Uma sociedade hipercomplexa exige, ao menos, procedimentos complexos, o que demanda microssistemas jurídicos e, dessa forma, disciplinas jurídicas mais especializadas como o Direito Marítimo, com fontes específicas e distintas de ramos tradicionais do direito, como Direito Penal, Direito Civil e Direito do Trabalho.

O direito marítimo é regido por normas de direito público e privado, cujas fontes são divididas em primárias e secundárias. As fontes primárias são as leis, as convenções internacionais, os decretos-leis, os atos administrativos e as portarias. As fontes secundárias são os princípios gerais do direito, a jurisprudência e os costumes.

Estado de Bandeira e Estado Costeiro

Cada estado marítimo desempenha dois papéis diferentes, o primeiro como “Estado de bandeira” e o segundo como “Estado costeiro”. Como “Estado de bandeira”, ele faz e aplica as leis que governam os navios registrados sobre a sua bandeira. Por exemplo, a Grécia, como “Estado de bandeira”, é legalmente responsável pelos navios que arvoram a bandeira grega onde quer que estejam, enquanto como Estado costeiro aplica as leis marítimas sobre os navios nas águas territoriais gregas. Isso é conhecido como “o controle pelo Estado do porto”. Geralmente as leis que os Estados aplicam cumprem com as convenções marítimas, mas nem sempre é o caso.

LEGISLAÇÃO BRASILEIRA DE DIREITO MARÍTIMO

O direito marítimo está presente na legislação brasileiro no Código Internacional de 1850 e em decretos e leis específicas que tratam das questões relacionadas a embarcações, acidentes marítimos e outros.

O Código Comercial brasileiro (CCB), principal fonte do Direito Marítimo brasileiro, foi editado há 170 anos e, juntamente, com o Código Civil, com vigência a partir de 2002, que regula o contrato de transporte marítimo, não têm sido suficientes para suprir as lacunas desse modal, especialmente quando se trata de dar efetividade ao serviço adequado. Este possui fundamento na Constituição Federal e no marco regulatório da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Código Comercial brasileiro de 1850

O Código Comercial brasileiro (Lei nº 556/1850), que disciplina o comércio marítimo a partir da segunda parte, do art. 457 ao art. 796, trata das seguintes matérias: das embarcações, dos proprietários, compartes e caixas de navios; dos capitães ou mestres de navio; do

piloto e do contramestre; do ajuste e soldadas dos oficiais e gente de tripulação, seus direitos e obrigações; da natureza e forma do contrato de fretamento e das cartas-partidas; dos conhecimentos; dos direitos e obrigações do fretador e afretador; dos passageiros; do contrato de dinheiro a risco ou câmbio marítimo; da natureza e forma do contrato de seguro marítimo; das coisas que podem ser objeto de seguro marítimo; da avaliação dos objetos seguros; do começo e fim dos riscos; das obrigações recíprocas do segurados e do segurado; das arribadas forçadas; do dano causado por abalroação; do abandono; da natureza e classificação das avarias; da liquidação; da repartição e da contribuição da avaria grossa.

Resolução 62/2012 – ANTAQ

Estabelecer as regras sobre os direitos e deveres dos usuários, dos agentes intermediários e das empresas que operam nas navegações de apoio marítimo, apoio portuário, cabotagem e longo curso, e estabelece infrações administrativas.

Definições Importantes:

I – afretamento: contrato por meio do qual o fretador cede ao afretador, por certo período, direito total ou parcial sobre o emprego da embarcação, mediante taxa de afretamento, podendo transferir ou não a sua posse;

II – agente intermediário: todo aquele que intermedeia a operação de transporte entre o usuário e o transportador marítimo ou que representa o transportador marítimo efetivo, podendo ser:

a) agente transitário: todo aquele que coordena e organiza o transporte de cargas de terceiros, atuando por conta e ordem do usuário no sentido de executar ou providenciar a execução das operações anteriores ou posteriores ao transporte marítimo propriamente dito, sem ser responsável

por emitir Bill of Lading (BL);

b) agente marítimo: todo aquele que, representando o transportador marítimo efetivo, contrata, em nome deste, serviços e facilidades portuárias ou age em nome daquele perante as autoridades competentes ou perante os usuários; ou

c) transportador marítimo não operador de navios: a pessoa jurídica, conhecida como Non-Vessel Operating Common Carrier (NVOCC), que não sendo o armador ou proprietário de embarcação responsabiliza-se perante o usuário pela prestação do serviço de transporte, emitindo o BL, agregado, house, filhote ou sub-master, e subcontratando um transportador marítimo efetivo;

III – bloqueio: procedimento, com validade temporal limitada, pelo qual uma empresa brasileira de navegação oferece uma embarcação de bandeira brasileira para realizar determinado tipo de navegação marítima, conforme requisitos previamente especificados, em atendimento a uma circularização;

IV – bloqueio firme: procedimento de bloqueio reconhecido como válido pela ANTAQ para o atendimento da circularização, comunicando formalmente às partes envolvidas e informando as razões da decisão;

V – carga prescrita: carga obrigatoriamente transportada em navios de bandeira brasileira, respeitado o princípio da reciprocidade, incluindo o transporte de mercadorias importadas por qualquer órgão ou entidade da administração pública federal, estadual e municipal, direta ou indireta, inclusive empresas públicas e sociedades de economia mista, bem como as importadas com quaisquer favores governamentais e, ainda, as adquiridas com financiamento total ou parcial, de estabelecimento oficial de crédito, assim também com financiamentos externos concedidos a órgãos da administração pública federal, direta ou indireta, podendo ser estendida às mercadorias cujo transporte esteja regulado em acordos ou convênios firmados ou reconhecidos pelas autoridades brasileiras obedecidas as condições nele fixadas;

VI – Certificado de Autorização de Afretamento (CAA): documento

emitido pela ANTAQ que formaliza a autorização de afretamento de embarcação estrangeira afretada;

VII – Certificado de Liberação de Carga Prescrita (CLCP): documento emitido pela ANTAQ que formaliza a liberação do transporte de carga prescrita em embarcação estrangeira operada por empresa de navegação estrangeira;

VIII – Certificado de Liberação de Embarcação (CLE): documento emitido pela ANTAQ que formaliza a liberação de embarcação estrangeira afretada por empresa brasileira de navegação de longo curso, prestando serviço regular para o transporte de carga prescrita;

IX – Certificado de Registro Especial Brasileiro: documento emitido pelo Tribunal Marítimo, para as embarcações incluídas no Registro Especial Brasileiro (REB);

X – circularização: procedimento de consulta formulada por empresa brasileira de navegação a outras empresas brasileiras de navegação sobre a disponibilidade de embarcação de bandeira brasileira para obtenção de autorização da ANTAQ para afretar embarcação estrangeira;

XI – consignatário: todo aquele que retira a mercadoria, após a realização de transporte marítimo, mediante a apresentação do BL, mesmo que não tenha contratado esse transporte;

XI-A – controle societário: é o poder de imposição de vontade aos atos da sociedade, exercido pela pessoa natural ou jurídica, fundo ou universalidade de direitos, ou o grupo de pessoas vinculadas por acordo de voto ou sob controle comum, que: (Incluído pela Resolução nº 86/2022-ANTAQ, de 09.09.2022)

a) é titular de direitos de sócio que lhe assegurem, de modo permanente, a maioria dos votos nas deliberações da sociedade e o poder de eleger a maioria dos administradores; ou (Incluído pela Resolução nº 86/2022-ANTAQ, de 09.09.2022)

b) usa efetivamente seu poder ou influência para dirigir as atividades sociais e orientar o funcionamento dos órgãos da sociedade; (Incluído

pela Resolução nº 86/2022-ANTAQ, de 09.09.2022)

XI-B – controle societário direto: é aquele exercido pela(s) pessoa(s) detentora(s) dos direitos de voto da autorizada, caracterizado nos termos do inciso XIA; (Incluído pela Resolução nº 86/2022-ANTAQ, de 09.09.2022)

XI-C – controle societário indireto: é aquele exercido por pessoa(s) no ápice da estrutura do grupo societário que, por meio de sociedades controladas, influencie(m) de forma efetiva e substancial a gestão e consecução do objeto social da autorizada; (Incluído pela Resolução nº 86/2022-ANTAQ, de 09.09.2022)

XI-D – controlada: a sociedade: (Incluído pela Resolução nº 86/2022-ANTAQ, de 09.09.2022)

a) de cujo capital outra sociedade possua a maioria dos votos nas deliberações dos quotistas ou da assembleia geral e o poder de eleger a maioria dos administradores; e (Incluído pela Resolução nº 86/2022-ANTAQ, de 09.09.2022)

b) cujo controle, referido na alínea antecedente, esteja em poder de outra, direta ou indiretamente, mediante ações ou quotas possuídas por sociedades ou sociedades por esta já controladas; (Incluído pela Resolução nº 86/2022-ANTAQ, de 09.09.2022)

XII – docagem: ato de colocar o navio em dique seco para fins de manutenção ou reparação da embarcação;

XIII – embarcador: todo aquele que embarca mercadoria no transporte marítimo e consta nesta qualidade no BL, podendo ser responsável ou não pela contratação do referido transporte;

XIV – empresa brasileira de navegação (EBN): pessoa jurídica constituída de acordo com o disposto nas leis brasileiras, com sede no País, que tem por objeto realizar o transporte aquaviário, autorizada pela ANTAQ com embarcações próprias ou afretadas; (Redação dada pela Resolução nº 89/2022-ANTAQ, de 13 de dezembro de 2022)

XV – frete: remuneração para o transporte aquaviário constante do conhecimento de embarque ou da declaração de que trata o § 2º do

Excluído: XIV – empresa brasileira de navegação (EBN): pessoa jurídica constituída segundo as leis brasileiras, com sede no País, que tenha por objeto realizar o transporte aquaviário ou operar nas navegações de apoio marítimo ou portuário, autorizada pela ANTAQ;

art. 6º da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

XVI – livre estadia do contêiner (free time): prazo acordado, livre de cobrança, para o uso do contêiner, conforme o contrato de transporte, BL, confirmação da reserva de praça (booking confirmation), ou qualquer outro meio disponibilizado pelo transportador marítimo;
XVII – navegação de apoio marítimo: a realizada para o apoio logístico a embarcações e instalações em águas territoriais nacionais e na Zona Econômica, que atuem nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos;

XVIII – navegação de apoio portuário: a realizada exclusivamente nos portos e terminais aquaviários, para atendimento a embarcações e instalações portuárias;

XIX – navegação de cabotagem: a realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores;

XX – navegação de longo curso: a realizada entre portos brasileiros e estrangeiros;

XXI – Sistema de Gerenciamento de Afretamento na Navegação Marítima e de Apoio (SAMA): sistema informatizado disponibilizado pela ANTAQ em sua página na internet, com o propósito de agilizar a comunicação entre as empresas brasileiras de navegação e a ANTAQ nas operações de afretamento de embarcações, bem como aprimorar seu gerenciamento nas diversas etapas dos processos;

XXII – sobre-estadia de contêiner: valor devido ao transportador marítimo, ao proprietário do contêiner ou ao agente transitário pelos dias que ultrapassarem o prazo acordado de livre estadia do contêiner para o embarque ou para a sua devolução;

XXIII – subafretamento: contrato em virtude do qual outro afretador recebe a embarcação dentro da validade de um Registro ou CAA em vigor;

XXIV – taxa de afretamento: valor pago pelo afretador ao fretador pelo uso de uma embarcação afretada;

XXV – transportador marítimo efetivo: todo aquele que realiza o transporte de cabotagem ou de longo curso, em embarcação própria ou alheia, emitindo BL – único, genérico ou master; e
XXVI – usuário: todo aquele que contrata, diretamente ou por meio de um agente intermediário, o transporte marítimo de cargas de sua propriedade ou posse, ou a operação nas navegações de apoio marítimo ou portuário.

TRIBUNAL MARÍTIMO

Em 1954, foi criado o Tribunal Marítimo no território brasileiro, por meio da Lei nº 2.180, de 5 de fevereiro de 1954. De acordo com o seu Art. 1º:

Art. 1º O Tribunal Marítimo, com jurisdição em todo o território nacional, órgão autônomo, auxiliar do Poder Judiciário, vinculado ao Ministério da Marinha no que se refere ao provimento de pessoal militar e de recursos orçamentários para pessoal e material destinados ao seu funcionamento, tem como atribuições julgar os acidentes e fatos da navegação marítima, fluvial e lacustre e as questões relacionadas com tal atividade nesta Lei.

O item 0106 da NORMAM-09 considera que as seguintes ocorrências são consideradas Acidentes ou Fatos da Navegação:

a) Acidentes da navegação
I) naufrágio, encalhe, colisão, abalroação, água aberta, explosão, incêndio, varação, arribada e alijamento;
II) naufrágio – afundamento total ou parcial da embarcação por perda de flutuabilidade, decorrente de embarque de água em seus espaços internos devido a adernamento, emborcamento ou alagamento;
III) encalhe – contato das chamadas obras vivas da embarcação com o fundo, provocando resistências externas que dificultam ou impedem a movimentação da embarcação;
IV) colisão – choque mecânico da embarcação e/ou seus apêndices e acessórios, contra qualquer objeto que não seja outra embarcação ou, ainda, contra pessoa (banhista, mergulhador etc.). Assim, haverá colisão se a embarcação se chocar com um corpo fixo ou flutuante insusceptível de navegar ou manobrar, tal como: recife, cais, casco soçobrado, bóia, cabo submarino etc;

IV) abalroação ou abalroamento – choque mecânico entre embarcações ou seus pertences e acessórios;
V) água aberta – ocorrência de abertura nas obras vivas que permita o ingresso descontrolado de água nos espaços internos, ou a descarga de líquidos dos tanques, por rombo no chapeamento, falhas no calafeto, ou nas costuras, por válvulas de fundo abertas ou mal vedadas, por defeitos nos engaxetamentos dos eixos, ou qualquer falha ou avaria que comprometa a estanqueidade da embarcação;
VI) explosão – combustão brusca provocando a deflagração de ondas de pressão de grande intensidade;
VII) incêndio – destruição provocada pela ação do fogo por: combustão dos materiais de bordo, ou sobre as águas, em decorrência de derramamento de combustível ou inflamável, curto-circuito elétrico, guarda ou manuseio incorretos de material inflamável ou explosivo;
VIII) variação – ato deliberado de fazer encalhar ou por em seco a embarcação, para evitar que evento mais danoso sobrevenha;
IX) arribada – fazer entrar a embarcação num porto ou lugar não previsto para a presente travessia, isto é, que não seja o porto ou local de escala programada ou de destino; e
X) alijamento – é o ato deliberado de lançar n'água, no todo ou em parte, carga ou outros bens existentes a bordo, com a finalidade de salvar a embarcação, parte da carga ou outros bens.

2) avaria ou defeito no navio ou nas suas instalações (aparelhos, equipamentos, peças, acessórios e materiais de bordo), que ponha em risco a embarcação, as vidas e fazendas de bordo.

b) Fatos da navegação

1) o mau aparelhamento ou a impropriedade da embarcação para o serviço em que é utilizada e a deficiência da equipagem:

I) mau aparelhamento da embarcação – a falta ou a impropriedade de aparelhos, equipamentos, peças sobressalentes, acessórios e materiais, quando em desacordo com o projeto aprovado, as exigências da boa técnica marinha e demais normas e padrões técnicos recomendados;

II) impropriedade da embarcação para o serviço ou local em que é utilizada – utilização da embarcação em desacordo com sua destinação, área de navegação ou atividade estabelecidas em seu Título de Inscrição; e

III) deficiência de equipagem – falta ou deficiência quanto à quantidade e à qualificação de tripulantes, em desacordo com as exigências regulamentares, como a do cumprimento do cartão da tripulação de segurança da embarcação;

2) alteração da rota – desvio da derrota inicialmente programada e para a qual o navio estava aprestado, pondo em risco a expedição ou gerando prejuízos;

3) má estivação da carga, que sujeite a risco a segurança da expedição – má peação, colocação em local inadequado ou a má arrumação no porão, no convés ou mesmo no interior do container, quer no granel, quer na carga geral, sem observar, ainda, a adequabilidade da embalagem, pondo em risco a estabilidade do navio, a integridade da própria carga e das pessoas de bordo;

- 4) recusa injustificada de socorro à embarcação ou a náufragos em perigo;
- 5) todos os fatos que prejudiquem ou ponham em risco a incolumidade e segurança da embarcação, as vidas e fazendas de bordo (como o caso da presença de clandestino a bordo); e
- 6) emprego da embarcação, no todo ou em parte, na prática de atos ilícitos, previstos em lei como crime ou contravenção penal, ou lesivos à Fazenda Nacional (como o caso de contrabando ou descaminho).

A sede do Tribunal Marítimo está localizada na cidade do Rio de Janeiro, com jurisdição que abrange todos os conflitos marítimos ocorridos no território brasileiro.

Procedimento: Quando acontece algum conflito que deve ser resolvido pelo Tribunal Marítimo, o procedimento inicia-se no inquérito administrativo na Capitania dos Portos, autoridade que tem o dever de instaurar a abertura do inquérito, o qual é dirigido para o capitão dos portos.

A decisão proferida em sede administrativa pela Capitania dos Portos nem sempre é ratificada pelo Tribunal Marítimo. O inquérito é similar ao penal, tendo a oitiva de testemunhas e a produção de todos os meios de prova em direito admitidos.

No Tribunal Marítimo, o inquérito é encaminhado para a Procuradoria Especial da Marinha, que o analisará e promoverá a representação ou o arquivamento do caso, e todas as decisões são colegiadas.

O Tribunal Marítimo é composto por juízes especialistas nas áreas de direito internacional, direito marítimo, armação de navios e navegação comercial, capitão de longo curso, capitão do mar e guerra do corpo de armada e capitão do mar e guerra do corpo de engenheiros da marinha.

No Tribunal Marítimo os peritos são os próprios Magistrados.

A prova produzida no âmbito do Tribunal Marítimo está sob o crivo do contraditório, tendo a Corte o dever de imparcialidade.

O Tribunal Marítimo julga os fatos e acidentes da navegação, em processo contencioso, com aplicação de normas técnicas e jurídicas compatíveis à solução do conflito e aplicabilidade subsidiária dos códigos de processo, e adota o mesmo procedimento de qualquer outro tribunal².

Dois pontos merecem destaque especial quando o tema é estudar a eficácia da decisão do Tribunal Marítimo no processo judicial, a saber: i) a autonomia do Tribunal Marítimo; ii) a composição plural da Corte.

Quanto ao primeiro ponto - autonomia -, a ausência de vinculação no ato de julgar com qualquer órgão da administração, somado ao dever de imparcialidade, faz com que as decisões pronunciadas pela Corte Marítima sejam consideradas isentas e independentes, fundadas em critérios eminentemente técnicos próprios da especialidade da matéria sob a sua competência.

Já no que tange ao segundo ponto - composição plural -, as variadas visões de cada um dos julgadores, especialistas em área específica da navegação, permitem que todos os pontos necessários ao melhor julgamento estejam colocados à mesa quando do debate, produzindo um acórdão representativo da melhor técnica.

Dito isso, diante de um acidente ou fato da navegação, o Tribunal Marítimo fará o seu julgamento para definição sobre a sua natureza e consequência, revelando a sua causa determinante e identificando os respectivos responsáveis, encaminhando o Acórdão ao Poder Judiciário, na sua função de tribunal auxiliar.

Importante o destaque desde logo de que, ao contrário do Tribunal Marítimo, de composição técnica plural, o Poder Judiciário é

formado por Magistrados sem o domínio da técnica da navegação, no que o Acórdão encaminhado por aquela Corte representa subsídio de grande importância na solução judicial da causa.

Avançando no estudo, a primeira controvérsia, nesse processo de interação entre Tribunal Marítimo e Poder Judiciário, diz com a necessidade de se implementar a suspensão do processo judicial até o julgamento pelo Tribunal Marítimo, bem como a existência ou não de limitação temporal.

Sobre esse ponto, dois dispositivos legais devem ser analisados, o artigo 19, da Lei 2180/54 e o artigo 313, inciso VII, do Código de Processo Civil³.

É verdade que, no tocante à necessidade de suspensão do processo judicial, a questão, ao meu sentir, está resolvida com a previsão expressa no Código de Processo Civil⁴. Porém, ainda remanescem controvertidas duas questões interligadas, quais sejam: i) o momento da juntada do Acórdão do Tribunal Marítimo; e ii) o prazo de suspensão do processo judicial.

Como visto, o artigo 19, da Lei 2180/54, menciona a juntada no processo judicial da decisão definitiva do Tribunal Marítimo sempre que a questão controvertida couber nas suas atribuições técnicas.

Por outro lado, o artigo 313, inciso VII, do Código de Processo Civil, apenas afirma a necessidade de suspensão do processo judicial quando a questão envolver a competência do Tribunal Marítimo, sem qualquer delimitação temporal.

É verdade que, sobre o ponto da limitação temporal, o julgamento no Tribunal Marítimo configura verdadeira prejudicialidade externa, o que faria, em princípio, atrair o prazo e a consequência previstos no artigo 313, inciso V, alínea "b", §§ 4º e 5º, todos do Código de Processo Civil⁵, no que ter-se-ia a limitação temporal peremptória de 01

(um) ano, devendo o Juiz, após o decurso desse prazo, prosseguir com o curso da ação judicial sem aguardar o Acórdão do Tribunal Marítimo.

Todavia, não se pode desconsiderar o fato de que a lei 2180/54 possui natureza especial em relação ao Código de Processo Civil e, ao estabelecer em seu texto "a juntada definitiva da sua decisão", indica que o processo judicial deverá permanecer suspenso até a conclusão do processo no Tribunal Marítimo, independentemente da limitação temporal de 01 (um) ano.

Ressalto, aqui, que não comungo da tese de que o processo judicial poderia prosseguir e, se o caso, até antes da sua sentença, implementar-se a suspensão para juntada da decisão definitiva do Tribunal Marítimo. Isso porque a decisão da Corte Marítima é de sobremaneira importância para o próprio curso da instrução do processo judicial, trazendo evidente prejuízo às partes caso somente venha a ser juntada ao final da instrução, até antes da sentença, sem mencionar o prejuízo para a economia processual, caso alguma prova tenha de ser refeita a partir da conclusão trazida aos autos pelo julgado do Tribunal Marítimo.

Além disso, ainda sobre a suspensão do processo judicial até decisão definitiva do Tribunal Marítimo, como afirmado alhures, na Corte do Mar os Magistrados são os próprios peritos da causa, sendo de todo salutar que o Juiz do processo judicial, sem o conhecimento técnico a respeito dos acidentes e fatos da navegação, suspenda o processo antes do início da fase de instrução e aguarde a vinda da decisão definitiva daquela Corte, no que estará subsidiado para cumprir o ideal do melhor julgamento de mérito possível.

A segunda questão geradora de controvérsia nessa interação entre Tribunal Marítimo e Poder Judiciário é a que diz respeito à eficácia da decisão pronunciada pela Corte do Mar nos processos judiciais.

Ultrapassada a evolução legislativa histórica, em face da limitação do espaço deste artigo, a questão está disciplinada na atual redação do artigo 18, da lei 2180/54, que lhe foi conferida pela lei 9578/976.

Cabe, aqui, o destaque de que, no projeto do atual Código de Processo Civil (2015), o Acórdão do Tribunal Marítimo, relativo aos acidentes e fatos da navegação, estava estabelecido como sendo título executivo judicial, conforme previsão do vetado inciso X, do artigo 515.

Constou como razão para o veto o fato de que ao atribuir natureza de título executivo judicial às decisões do Tribunal Marítimo, o controle de suas decisões poderia ser afastado do Poder Judiciário, possibilitando a interpretação de que tal colegiado administrativo passaria a dispor de natureza judicial.

Aliás, não custa dizer, que em países como a França, os julgados do Tribunal Marítimo fazem coisa julgada para o Poder Judiciário. Mas bem se sabe que o sistema de contencioso administrativo na França é bastante diferente do sistema Brasileiro (em cujo ordenamento inexistente), de modo que se entende a distinção. No Brasil, exige-se a revisão das decisões do Tribunal Marítimo pelo Poder Judiciário, também considerando nesta revisão a hipótese de cancelá-la para o deslinde da causa⁷.

A decisão do Tribunal Marítimo, no âmbito do processo judicial, haverá de ser recebida pelo Juiz como prova de elevada técnica, relativamente à conclusão sobre os acidentes e fatos da navegação, estando muito distante de configurar mero parecer técnico sobre a questão controvertida⁸.

Portanto, da atual redação do artigo 18 da lei 2.180/54, não se pode afastar a ideia de que as conclusões estabelecidas pelo Tribunal Marítimo em seus acórdãos são suscetíveis de reexame pelo Poder Judiciário em toda a sua extensão, mesmo que, quanto à matéria

técnica referente aos acidentes e fatos da navegação, tenham valor probatório, presumindo-se certas por força de lei.

As decisões do Tribunal Marítimo possuem eficácia apenas no âmbito administrativo, razão pela qual suas conclusões podem ser revistas pelo Judiciário. Por conseguinte, ainda que as conclusões técnicas do Tribunal Marítimo devam ser valoradas da mesma forma que a prova judicial, o julgamento realizado no âmbito administrativo não condiciona a análise à lesão de direito realizada no âmbito do Judiciário⁹.

Não estou entre os que pensam que o Acórdão do Tribunal Marítimo possui o valor probatório de uma prova comum do processo judicial, havendo de ser valorado pelo Juiz com os mesmos critérios dos demais meios de prova.

Nessa trilha, a presunção legal de certeza estabelecida no artigo 18, da lei 2.180/54, impõe ao Juiz esforço argumentativo excepcional, fundado em critério técnico equivalente ao posto no Acórdão da Corte do Mar, capaz de afastar a conclusão do texto legal expresso que afirma "se presumem certas".

E esse esforço argumentativo que se exige do Juiz não é o esforço comumente utilizado para afastar a tese das partes ou mesmo um singelo parecer técnico. Para além da presunção legal estabelecida em favor da decisão do Tribunal Marítimo, é preciso, a partir do conhecimento sobre a formação e funcionamento da Corte, admitir que o Acórdão por ela produzido, pronunciado por um colegiado plural de peritos na matéria, somente poderá ser afastado, no reexame judicial do seu mérito, com critério técnico equivalente, sendo excepcional essa hipótese.

O Acórdão do Tribunal Marítimo não é parecer técnico.

Calha dizer, por oportuno, que o Juiz, por maior expertise que possua na área da navegação, não poderá, por si próprio, afastar a conclusão técnica de mérito do Tribunal Marítimo, presumidamente certa pelo critério legal, porquanto a composição plural de especialistas daquela Corte exige conclusão técnica equivalente, o que não virá de uma só cabeça, ainda que seja aquela a quem caiba decidir o processo judicial.

Por fim, sobre o valor e a extensão como meio de prova, há controvérsia se o reexame pelo Poder Judiciário do Acórdão pronunciado pelo Tribunal Marítimo estaria limitado com aspectos formais, sem possibilidade de revisão quanto ao mérito, ou, ao contrário, o Juiz poderia rever o mérito da sua conclusão, desde que, repita-se, com a devida fundamentação técnica.

A juntada do Acórdão definitivo do Tribunal Marítimo no processo judicial entrega ao Juiz a cognição ampla, sendo lícito ao Magistrado a análise tanto dos seus aspectos formais, quanto do próprio mérito da conclusão. Ao se admitir uma análise restrita, somente dos aspectos formais, estar-se-ia criando uma espécie de coisa julgada formada em tribunal administrativo - Corte do Mar - vinculante em processo judicial, o que não se pode admitir, sob pena de afronta ao artigo 5º, inciso XXV, da Constituição Federal¹⁰.

Nunca é demais repetir, como já afirmei em outro ponto deste artigo, que a conclusão do Tribunal Marítimo posta em seu Acórdão não é singelo parecer técnico, porquanto decorre da lei a sua presunção de certeza, impondo ao Juiz do processo judicial, quanto ao mérito, esforço argumentativo excepcional para o seu afastamento, no que somente reputo preenchido esse esforço com prova técnica equivalente àquela que nasce da composição plural da Corte do Mar, não sendo suficiente a conclusão individual do Magistrado, ainda que especialista em navegação e ainda que seja a quem caiba decidir o processo judicial.

Em conclusão, afirmamos que:

1) O Tribunal Marítimo é órgão independente no âmbito da Administração Federal, com competência em todo o território nacional, para julgar os acidentes e fatos da navegação, definindo responsabilidades e causas determinantes;

2) A composição do Tribunal Marítimo é plural, com especialistas em várias áreas da navegação, permitindo-se afirmar que os Magistrados são os próprios peritos, elevando a credibilidade dos seus julgamentos;

3) O processo no Tribunal Marítimo é de natureza contenciosa, com estrita observância dos princípios do devido processo legal;

4) Na interpretação conjunta dos artigos 19, da Lei 2180/54 e 313, inciso VII, do Código de Processo Civil, o Juiz do processo judicial, ante a natureza especial do primeiro dispositivo, deve implementar a suspensão da ação antes do início da instrução - na fase de saneamento -, até a vinda da decisão definitiva do Acórdão do Tribunal Marítimo, permitindo às partes participar da instrução da causa com conhecimento sobre a conclusão técnica da Corte do Mar, bem como evitando a necessidade de repetição de provas, o que poderá vir a ocorrer após o seu conhecimento. Em nenhuma hipótese, o Juiz do processo judicial deverá prosseguir no julgamento da causa sem a juntada nos autos da decisão definitiva do Tribunal Marítimo;

5) O Acórdão do Tribunal Marítimo, relativamente aos acidentes e fatos da navegação, possui valor probatório e presunção de certeza, sujeito ao reexame pelo Poder Judiciário em cognição ampla - forma e mérito -, impondo ao Juiz do processo judicial esforço argumentativo excepcional para o afastamento das suas conclusões, exigindo-se, para isso, prova técnica equivalente àquela que decorre da composição plural e especializada da Corte do Mar;

6) O Juiz, mesmo que especialista em navegação, não poderá, por decisão sua, de natureza individual, afastar a conclusão do Acórdão do Tribunal Marítimo, posto que sua composição plural de especialistas exige critério técnico equivalente, para além da visão individual do julgador, ainda que caiba a este, em última análise, o julgamento do processo judicial.

A proposta do presente artigo, para longe de esgotar a matéria ou mesmo estabelecer proposições definitivas, é convidar os operadores do direito a, um, conhecer a composição e o funcionamento do Tribunal Marítimo, para, dois, propor reflexões sobre a eficácia das suas decisões no processo judicial, contribuindo para julgamentos de mérito consentâneos com as melhores técnicas da navegação, dentro da busca pelo ideal da segurança jurídica.

DIREITO PORTUÁRIO

Ramo do Direito que objetiva disciplinar as relações jurídicas oriundas da atividade portuária, regulando, por exemplo, a exploração dos portos, a administração dos portos organizados, instalações portuárias, operações portuárias, operadores portuários, trabalho portuário, trabalhadores portuários avulsos e contratos portuários (armazenagem e movimentação da carga).

PONTO PRINCIPAL – exploração dos portos, administração do porto, operação do porto e trabalho portuário.

Operação Portuária - carregamento e descarregamento.

CONSTITUIÇÃO FEDERAL

A Constituição estabelece nossos paradigmas no estudo do Direito.

Art. 21. Compete à União:

XII - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão:

d) os serviços de transporte ferroviário e aquaviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado ou Território;

f) os portos marítimos, fluviais e lacustres;

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

I - direito civil, comercial, penal, processual, eleitoral, agrário, **marítimo**, aeronáutico, espacial e do trabalho;

X - regime dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e aeroespacial;

XXVII – normas gerais de licitação e contratação, em todas as modalidades, para as administrações públicas diretas, autárquicas e fundacionais da União, Estados, Distrito Federal e Municípios, obedecido o disposto no art. 37, XXI, e para as empresas públicas e sociedades de economia mista, nos termos do art. 173, § 1º, III; [\(Redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998\)](#)

Art. 175. Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos.

Parágrafo único. A lei disporá sobre:

I - o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão;

II - os direitos dos usuários;

III - política tarifária;

IV - a obrigação de manter serviço adequado.

CONCESSÃO, PERMISSÃO E AUTORIZAÇÃO

CONCESSÃO: forma mais robusta de a Administração conceder um serviço público à um particular. Concessão por meio de contrato de um serviço de utilidade pública à uma pessoa jurídica para que essa desempenhe, por sua conta e risco, por prazo determinado o serviço. Sempre precedida de licitação na modalidade concorrência. Contrato oneroso, bilateral e pessoal (*intuitu personae*).

CONCEITO GERAL: concessão de serviço público: a delegação de sua prestação, feita pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade de concorrência, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco e por prazo determinado; Art. 2º, II, Lei 8.987/95.

CONCEITO PORTUÁRIO: cessão onerosa do porto organizado, com vistas à administração e à exploração de sua infraestrutura por prazo determinado; art. 2º, IX, Lei 12.815/2013

Em geral concessões de linhas de transporte público, energia elétrica, etc.

PERMISSÃO: menos rigorosa que a concessão. Ato precário. Discrecionária. Pessoal, porém exige realização de procedimento licitatório. Contrato de adesão. Pessoal.

Pode ser executado por mais de um prestador de serviço simultaneamente.

Exemplo: taxi

CONCEITO GERAL: IV - permissão de serviço público: a delegação, a título precário, mediante licitação, da prestação de serviços públicos, feita pelo poder concedente à pessoa física ou jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco. Art. 2º, IV, Lei 8.987/95.

AUTORIZAÇÃO: Ato unilateral, discricionário e precário (no direito portuário a autorização não é precária), onde a Administração autoriza o particular a exercer determinada atividade de utilidade pública que não exija grande especialização, gratuita ou onerosa, por tempo determinado ou indeterminado.

CONCEITO PORTUÁRIO: ART. 2º, XII, Lei 12.815/2013 - autorização: outorga de direito à exploração de instalação portuária localizada fora da área do porto organizado e formalizada mediante contrato de adesão; e

No portuário:

DELEGAÇÃO: transferência, mediante convênio, da administração e da exploração do porto organizado para Municípios ou Estados, ou a consórcio público, nos termos da [Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996](#); art. 2º, X, Lei 12.815/2013;

ARRENDAMENTO:

Lei 12.815/2013, art. 2º XI - arrendamento: cessão onerosa de área e infraestrutura públicas localizadas dentro do porto organizado, para exploração por prazo determinado;

No direito portuário

LEI Nº 12.815, DE 5 DE JUNHO DE 2013. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários

Art. 1º Esta Lei regula a exploração pela União, direta ou indiretamente, dos portos e instalações portuárias e as atividades desempenhadas pelos operadores portuários.

§ 1º A exploração indireta do porto organizado e das instalações portuárias nele localizadas ocorrerá mediante concessão e arrendamento de bem público.

§ 2º A exploração indireta das instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado ocorrerá mediante autorização, nos termos desta Lei.

§ 3º As concessões, os arrendamentos e as autorizações de que trata esta Lei serão outorgados a pessoa jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco.

Art. 2º Para os fins desta Lei, consideram-se:

I - porto organizado: bem público construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de autoridade portuária;

II - área do porto organizado: área delimitada por ato do Poder Executivo que compreende as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e de acesso ao porto organizado;

III - instalação portuária: instalação localizada dentro ou fora da área do porto organizado e utilizada em movimentação de passageiros, em movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário;

IV - terminal de uso privado: instalação portuária explorada mediante autorização e localizada fora da área do porto organizado;

V - estação de transbordo de cargas: instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora da área do porto organizado e utilizada exclusivamente para operação de transbordo de mercadorias em embarcações de navegação interior (fluvial ou lacustre) ou cabotagem;

PLUVIAL = relativo à chuva ; FLUVIAL = relativo à rios.

VI - instalação portuária pública de pequeno porte: instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora do porto

organizado e utilizada em movimentação de passageiros ou mercadorias em embarcações de navegação interior;

VII - instalação portuária de turismo: instalação portuária explorada mediante arrendamento ou autorização e utilizada em embarque, desembarque e trânsito de passageiros, tripulantes e bagagens, e de insumos para o provimento e abastecimento de embarcações de turismo;

VIII - (VETADO):

a) (VETADO);

b) (VETADO); e

c) (VETADO);

IX - concessão: cessão onerosa do porto organizado, com vistas à administração e à exploração de sua infraestrutura por prazo determinado;

X - delegação: transferência, mediante convênio, da administração e da exploração do porto organizado para Municípios ou Estados, ou a consórcio público, nos termos da [Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996](#);

XI - arrendamento: cessão onerosa de área e infraestrutura públicas localizadas dentro do porto organizado, para exploração por prazo determinado;

XII - autorização: outorga de direito à exploração de instalação portuária localizada fora da área do porto organizado e formalizada mediante contrato de adesão; e

XIII - operador portuário: pessoa jurídica pré-qualificada para exercer as atividades de movimentação de passageiros ou movimentação e armazenagem de mercadorias, destinadas ou

provenientes de transporte aquaviário, dentro da área do porto organizado.

PORTO ORGANIZADO E ARRENDAMENTO = CONCESSÃO E ARRENDAMENTO = **LICITAÇÃO PÚBLICA**

TERMINAL DE USO PRIVADO, INSTALAÇÃO PORTUÁRIA PÚBLICA DE PEQUENO PORTE, INSTALAÇÃO PORTUÁRIA DE TURISMO, ESTAÇÃO DE TRANSBORDO DE CARGAS = **AUTORIZAÇÃO DE USO**

CHAMAMENTO PÚBLICO

HAVENDO MAIS DE UM INTERESSADO = PROCESSO SELETIVO SIMPLIFICADO

ÁGUAS JURISDICIONAIS BRASILEIRAS

Aspectos doutrinários.

Em uma concepção jurídica tradicionalista e pragmática, entende-se por soberania o poder de legislar dos Estados, e por jurisdição, o poder de julgar, a competência jurisdicional do Estado para conhecer um litígio ou controvérsia internacional.

No aspecto político, a jurisdição do Estado estende-se, normalmente, sobre os espaços marítimos nos quais o Estado exerce sua soberania e jurisdição, configurando os preceitos de domínio marítimo sob jurisdição nacional.

O conceito de território marítimo se vincula ao princípio da soberania estatal, com vínculo direto no território e como componente da estrutura jurídica e política do Estado.

Sob a égide da soberania nacional, o território é o ambiente no qual se exerce o poder coercitivo do Estado soberano. Juridicamente, abrangem-se a soberania interna, que é exercida nos limites do seu território, e a soberania externa, efetivada por meio do direito internacional.

Martins, Eliane Maria Octaviano. Curso de Direito Marítimo, volume III: contratos e processos. Barueri, SP: Manole, 2015, p. 04.

CONSTITUIÇÃO FEDERAL

Art. 20. São bens da União:

I - os que atualmente lhe pertencem e os que lhe vierem a ser atribuídos;

II - as terras devolutas indispensáveis à defesa das fronteiras, das fortificações e construções militares, das vias federais de comunicação e à preservação ambiental, definidas em lei;

III - os lagos, rios e quaisquer correntes de água em terrenos de seu domínio, ou que banhem mais de um Estado, sirvam de limites com outros países, ou se estendam a território estrangeiro ou dele provenham, bem como os terrenos marginais e as praias fluviais;

IV as ilhas fluviais e lacustres nas zonas limítrofes com outros países; as praias marítimas; as ilhas oceânicas e as costeiras, excluídas, destas, as que contenham a sede de Municípios, exceto aquelas áreas afetadas ao serviço público e a unidade ambiental federal, e as referidas no art. 26, II; [\(Redação dada pela Emenda Constitucional nº 46, de 2005\)](#)

V - os recursos naturais da plataforma continental e da zona econômica exclusiva;

VI - o mar territorial;

VII - os terrenos de marinha e seus acrescidos;

VIII - os potenciais de energia hidráulica;

IX - os recursos minerais, inclusive os do subsolo;

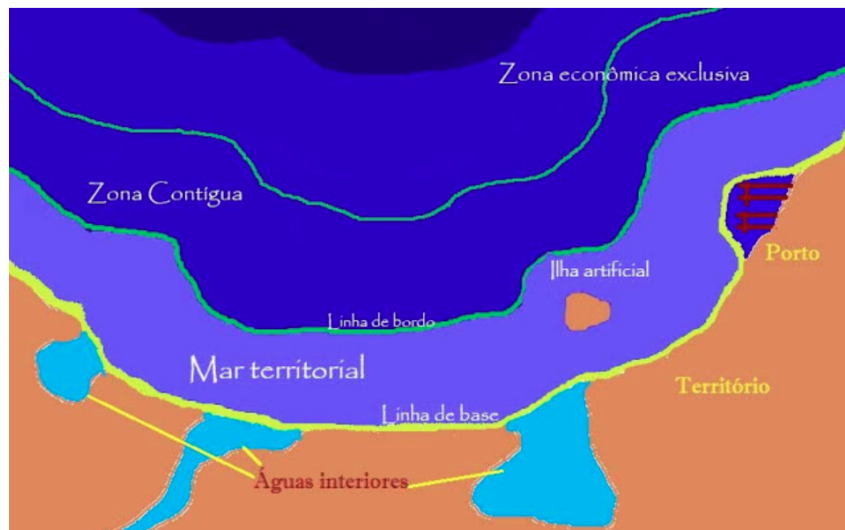
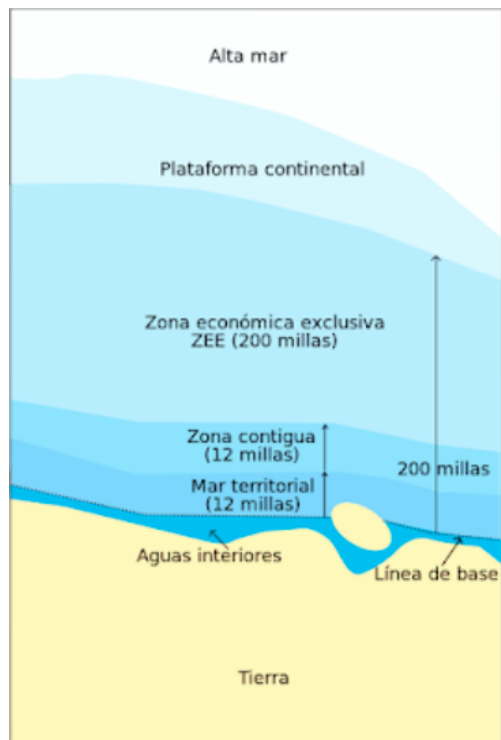
X - as cavidades naturais subterrâneas e os sítios arqueológicos e pré-históricos;

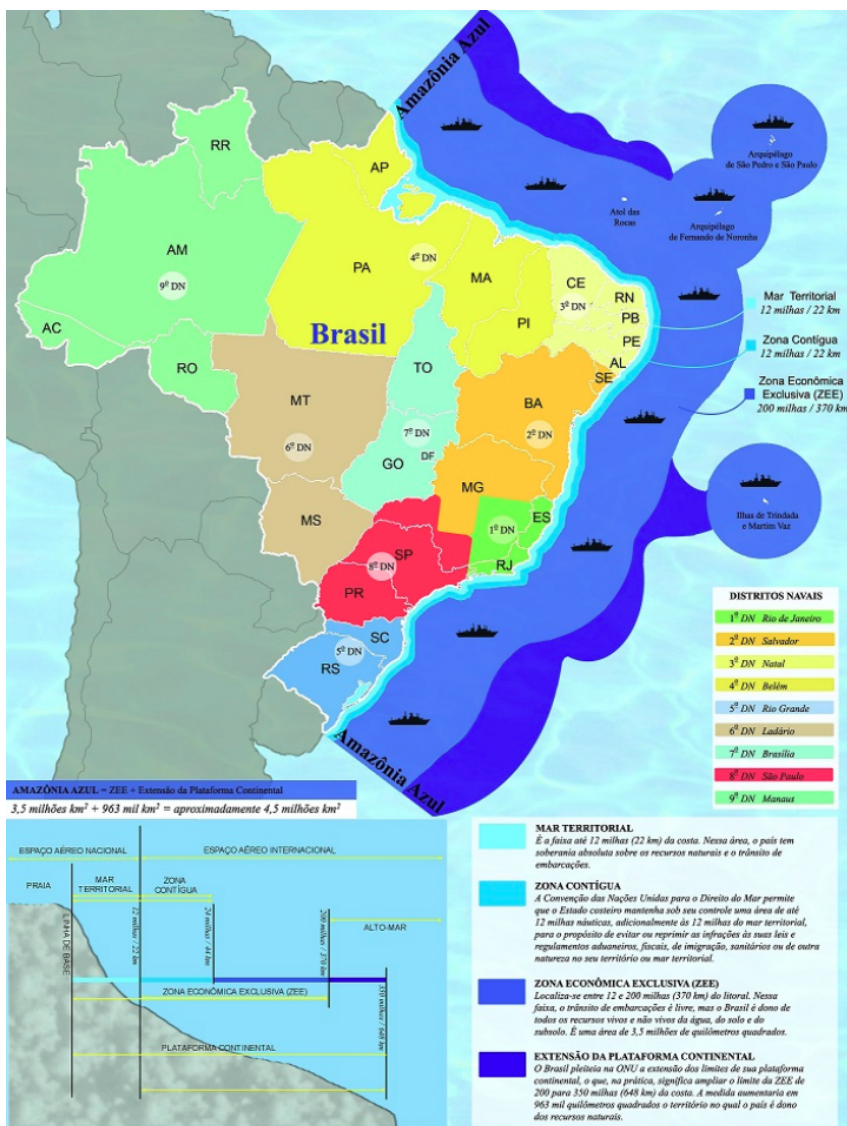
XI - as terras tradicionalmente ocupadas pelos índios.

§ 1º É assegurada, nos termos da lei, à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios a participação no resultado da exploração de petróleo ou gás natural, de recursos hídricos para fins de geração de energia elétrica e de outros recursos minerais no respectivo

território, plataforma continental, mar territorial ou zona econômica exclusiva, ou compensação financeira por essa exploração. [\(Redação dada pela Emenda Constitucional nº 102, de 2019\)](#) [\(Produção de efeito\)](#)

§ 2º A faixa de até cento e cinquenta quilômetros de largura, ao longo das fronteiras terrestres, designada como faixa de fronteira, é considerada fundamental para defesa do território nacional, e sua ocupação e utilização serão reguladas em lei.





Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

LEI Nº 8.617, DE 4 DE JANEIRO DE 1993.

[\(Vide Decreto nº 1.290, de 1994\)](#)

[\(Vide Decreto nº 2.840, de 1998\)](#)

[\(Vide Decreto nº 4.810, de 2003\)](#)

[\(Vide Decreto nº 4.983, de 2004\)](#)

[\(Vide Decreto nº 8.400, de 2015\)](#)

Dispõe sobre o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva e a plataforma continental brasileiros, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

CAPÍTULO I

Do Mar Territorial

Cerca de 22 km

Art. 1º O mar territorial brasileiro compreende uma faixa **de doze milhas marítima de largura**, medidas a partir da linha de baixa-mar do litoral continental e insular, tal como indicada nas cartas náuticas de grande escala, reconhecidas oficialmente no Brasil.

Parágrafo único. Nos locais em que a costa apresente recorte profundos e reentrâncias ou em que exista uma franja de ilhas ao longo da costa na sua proximidade imediata, será adotado o método das linhas de base retas, ligando pontos apropriados, para o traçado da linha de base, a partir da qual será medida a extensão do mar territorial.

Art. 2º A soberania do Brasil estende-se ao mar territorial, ao espaço aéreo sobrejacente, bem como ao seu leito e subsolo.

Art. 3º É reconhecido aos navios de **todas as nacionalidades** o direito de **passagem inocente** no **mar territorial brasileiro**.

§ 1º A passagem será considerada **inocente** desde que **não seja prejudicial à paz, à boa ordem ou à segurança do Brasil, devendo ser contínua e rápida**.

§ 2º A **passagem inocente** poderá compreender o parar e o fundear, mas apenas na medida em que tais procedimentos constituam incidentes comuns de navegação ou sejam impostos por motivos de força ou por dificuldade grave, ou tenham por fim prestar auxílio a pessoas a navios ou aeronaves em perigo ou em dificuldade grave.

§ 3º Os navios estrangeiros no mar territorial brasileiro estarão sujeitos aos regulamentos estabelecidos pelo **Governo brasileiro**.

CAPÍTULO II

Da Zona Contígua

Cerca de 22 km

Art. 4º A zona contígua brasileira compreende uma faixa que se estende **das doze às vinte e quatro milhas marítimas**, contadas a partir das linhas de base que servem para medir a largura do mar territorial.

Art. 5º Na **zona contígua**, o Brasil poderá tomar as medidas de fiscalização necessárias para:

I - evitar as infrações às leis e aos regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou **sanitários**, no seu **territórios**, ou no seu **mar territorial**;

II - reprimir as infrações às leis e aos regulamentos, no seu **território** ou no seu **mar territorial**.

CAPÍTULO III

Da Zona Econômica Exclusiva

Cerca de 370 km

Art. 6º A zona econômica exclusiva brasileira compreende uma faixa que se estende das **doze às duzentas milhas marítimas**, contadas a partir das linhas de base que servem para medir a largura do **mar territorial**.

Art. 7º Na zona econômica exclusiva, o Brasil tem direitos de soberania para fins de exploração e aproveitamento, conservação e gestão dos recursos naturais, vivos ou não-vivos, das águas sobrejacentes ao leito do mar, do leito do mar e seu subsolo, e no que se refere a outras atividades com vistas à exploração e ao aproveitamento da zona para fins econômicos.

Art. 8º Na zona econômica exclusiva, o Brasil, no exercício de sua jurisdição, tem o **direito exclusivo de regulamentar a investigação científica marinha**, a proteção e preservação do meio marítimo, bem como a construção, operação e uso de todos os tipos de ilhas artificiais, instalações e estruturas.

Parágrafo único. A investigação científica marinha na zona econômica exclusiva só poderá ser conduzida por outros Estados com o **consentimento prévio do Governo brasileiro**, nos termos da legislação em vigor que regula a matéria.

Art. 9º A realização por outros Estados, na zona econômica exclusiva, **de exercícios ou manobras militares**, em particular as que impliquem o uso de armas ou explosivos, somente poderá ocorrer com o consentimento do Governo brasileiro.

Art. 10. É reconhecidos a todos os Estados o gozo, na zona econômica exclusiva, das **liberdades de navegação e sobrevôo**, bem como de outros usos do mar internacionalmente lícitos, relacionados com

as referidas liberdades, tais como os ligados à operação de navios e aeronaves.

CAPÍTULO IV

Da Plataforma Continental

AMAZÔNIA AZUL

Cerca de 350 milhas náuticas – cerca de 650 km – ONU 2019

Brasil está pleiteando a extensão da plataforma continental para quase 500 milhas náuticas

Art. 11. A plataforma continental do Brasil compreende o **leito** e o **subsolo das áreas submarinas** que se estendem além do seu mar territorial, **em toda a extensão do prolongamento natural de seu território terrestre**, até o bordo exterior da margem continental, ou até uma distância de **duzentas milhas marítimas das linhas de base**, a partir das quais se mede a largura do mar territorial, **nos casos em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância.**

Parágrafo único. O limite exterior da plataforma continental será fixado de conformidade com os critérios estabelecidos no art. 76 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, celebrada em **Montego Bay**, em 10 de dezembro de 1982.

Art. 12. O Brasil exerce direitos de soberania sobre a plataforma continental, para efeitos de exploração dos recursos naturais.

Parágrafo único. Os recursos naturais a que se refere o caput são os recursos minerais e outros não-vivos do leito do mar e subsolo, bem como os organismos vivos pertencentes a espécies sedentárias, isto é, àquelas que no período de captura estão imóveis no leito do mar ou no seu

subsolo, ou que só podem mover-se em constante contato físico com esse leito ou subsolo.

Art. 13. Na plataforma continental, o Brasil, no exercício de sua jurisdição, tem o **direito exclusivo de regulamentar a investigação científica marinha**, a proteção e preservação do meio marinho, bem como a construção, operação e o uso de todos os tipos de ilhas artificiais, instalações e estruturas.

§ 1º A investigação científica marinha, na plataforma continental, só poderá ser conduzida por outros Estados com o consentimento prévio do Governo brasileiro, nos termos da legislação em vigor que regula a matéria.

§ 2º O Governo brasileiro tem o direito exclusivo de autorizar e regulamentar as perfurações na plataforma continental, quaisquer que sejam os seus fins.

Art. 14. É reconhecido a todos os Estados o direito de colocar cabos e dutos na plataforma continental.

§ 1º O traçado da linha para a colocação de tais cabos e dutos na plataforma continental dependerá do consentimento do Governo brasileiro.

§ 2º O Governo brasileiro poderá estabelecer condições para a colocação dos cabos e dutos que penetrem seu território ou seu mar territorial.

Art. 15. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 16. Revogam-se o [Decreto-Lei nº 1.098, de 25 de março de 1970](#), e as demais disposições em contrário.

Brasília, 4 de janeiro de 1993; 172º da Independência e 105º da República

ITAMAR

FRANCO

Fernando Henrique Cardoso

Este texto não substitui o publicado no DOU de 5.1.1993

*

LEI DE SEGURANÇA NO TRÁFEGO AQUAVIÁRIO

LESTA

Lei Federal nº 9.537/1997

Abrange as embarcações brasileiras (exceto as de guerra) – EM QUALQUER PONTO DO MUNDO.

Abrange tripulantes, profissionais não tripulantes e passageiros nelas embarcados EM QUALQUER PONTO DO MUNDO, respeitada a soberania do Estado Costeiro.

Abrange Embarcações Estrangeiras nas águas jurisdicionais.

Abrange Aeronaves na superfície das águas jurisdicionais.

APLICAÇÃO DA LEI

No BRASIL: responsável pela aplicação da lei – AUTORIDADE MARÍTIMA – MARÍNHA DO BRASIL.

No EXTERIOR: AUTORIDADE DIPLOMÁTICA.

Art. 2º - todo aquele com habilitação certificada pela autoridade marítima para operar embarcações é chamado de:

AMADOR x AQUAVIÁRIO

I - **Amador** - todo aquele com habilitação certificada pela autoridade marítima para operar embarcações **de esporte e recreio, em caráter não-profissional**;

II - **Aquaviário** - todo aquele com habilitação certificada pela autoridade marítima para operar embarcações **em caráter profissional**;

III - **Armadador** - pessoa física ou jurídica que, em seu nome e sob sua responsabilidade, apresta a embarcação com fins comerciais, pondo-a ou não a navegar por sua conta;

V - Embarcação - **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;

Art. 3º Cabe à autoridade marítima promover a implementação e a execução desta Lei, com o propósito de assegurar a salvaguarda da vida humana e a segurança da navegação, no mar aberto e hidrovias interiores, e a prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio.

Parágrafo único. No exterior, a autoridade diplomática representa a autoridade marítima, no que for pertinente a esta Lei.

DECRETO Nº 2.596, DE 18 DE MAIO DE 1998.

Art. 3º A navegação, para efeito deste Regulamento, é classificada como:

I - mar aberto: a realizada em águas marítimas consideradas desabrigadas, podendo ser de:

a) longo curso: a realizada entre portos brasileiros e estrangeiros;

b) cabotagem: a realizada entre portos ou pontos do território brasileiro utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores;

c) apoio marítimo: a realizada para o apoio logístico a embarcações e instalações em águas territoriais nacionais e na Zona Econômica Exclusiva, que atuem nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos

II - Interior: a realizada em hidrovias interiores, assim considerados rios, lagos, canais, lagoas, baías, angras, enseadas e áreas marítimas consideradas abrigadas.

Parágrafo único. A navegação realizada exclusivamente nos portos e terminais aquaviários para atendimento de embarcações e instalações portuárias é classificada como de apoio portuário.

TRANSPORTE AQUAVIÁRIO DE CARGAS – CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO – RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR

Introdução Histórica / correntes filosóficas / teorias das relações internacionais

REALISMO

Direito da Guerra, Posição de Dominação, Visão do Outro Como Inimigo – Maquiavel e Thomas Hobbes.

Estado de Natureza – todos contra todos, não há regras ou ordenamento a ser seguido.

Indivíduos = Estados Nacionais.

Ou seja, cada Estado Nação preocupa-se apenas com o seu povo.

O poder é medido pela capacidade de promover a guerra. Capacidade bélica.

Quem tem mais força, tem mais poder. Tendência de destruição dos Estados.

PRINCÍPIOS

Oligarquia – leva em consideração uma multiplicidade de atores, de variadas capacidades e diversos poderes. São poucos os que se constituem como centro autônomo de decisões políticas.

Hierarquia – cadeia de comando. Existe uma hierarquia no Estado Social, entre os que comandam. Poder verticalizado.

Equilíbrio de Poderes – para que haja estabilidade, deverá haver um equilíbrio entre os poderes. Visão interna e externa (internacional).

IDEALISMO

Immanuel Kant – A Paz Perpétua – 1795 – diplomacia pública, governos republicanos, império da opinião pública, respeito às normas internacionais.

Direito da paz. Posição de hegemonia. O outro como semelhante.

Presidente EUA, Woodrow Wilson – 1913/1921 – Pós 1ª Guerra Mundial.

Tratados de paz (Pós Guerra) – 14 pontos – condenava a diplomacia secreta, defendia diplomacia pública e um sistema internacional de normas. LIGA DAS NAÇÕES (atual ONU).

GLOBALISMO

Teoria baseada no liberalismo econômico. Estado como mantenedor da ordem civil. Estado não intervencionista.

Liberdade do indivíduo, ampla liberdade de movimentação de recursos.

Indivíduo atua em sociedade independente do Estado.

Bem comum = Bem individual de todos.

Menor intervenção estatal no mercado.

Maior interação entre países.

Regionalismo – formação de blocos econômicos regionais para fazer frente aos países menores.

Diminuição das restrições ao comércio internacional.

Fim do protecionismo.

As fases do Direito Comercial

1ª fase – As Corporações de Ofício

- **Idade Média:** renascimento mercantil e ressurgimento das cidades – êxodo rural.
- Monopólio da jurisdição mercantil a cargo das Corporações de Ofício¹ – como não havia o Estado Centralizador, havia maior liberdade dos comerciantes.
 - Organização dos comerciantes / dirimia conflitos dos integrantes / normas definidas pela própria corporação.
- Aplicação dos usos e costumes mercantis pelos tribunais consulares.
- “Codificação privada” do direito comercial. (normas dos Cônsules).
- Caráter subjetivista: mercantilidade da relação jurídica definida pelos seus Cônsules.
- O direito comercial como o direito dos comerciantes – costumeiro, internacional (não tinha a ver com a origem do indivíduo), corporativo
- LEX MERCATORIA – sistema de direito material que corporifica e compila os usos costumes e práticas comerciais internacionais – gera uma uniformidade de normas no plano internacional, privilegiando a segurança jurídica.
 - Sistema formado de maneira espontânea – busca a criação de um sistema normativo, que apesar de não ser completo, busca tratar das questões relativas à entidade.

¹ Entidades privadas que defendiam os direitos de uma classe definida (Corporação dos Ferreiros, Corporação dos Marceneiros, etc).

- Tem uma dualidade de fontes: usos e costumes e decisões aplicadas.

2ª fase – **A Teoria dos Atos do Comércio**. Lei Le Chapelier e Décret d'Allarde, ambos de 1791. Code Commerce Francês de 1808 (Código Napoleônico) e Código Comercial Brasileiro de 1850.

- **Idade Moderna:** formação dos **Estados Nacionais** monárquicos.
- Monopólio da jurisdição a cargo dos **Estados** – os atos passam a ser regulados em lei.
 - Estatização do Direito Comercial.
- Codificação Napoleônica. • Bipartição do direito privado (Código Civil e Código Comercial)
 - Comerciante é quem pratica o ato taxativamente descrito na lei como comércio.
- Código Comercial Brasileiro 1850.
 - Comerciante é aquele que pratica atos de comércio.
 - Tipificação dos Atos de Comércio – Regulamento 737/1950, art. 19.
- A teoria dos atos de comércio como critério delimitador do âmbito de incidência do regime jurídico-comercial.
 - Igualdade comercial – deixa de ser direito “dos comerciantes” para ser direito “do comércio”.
- Objetivação do direito comercial: mercantilidade da relação jurídica definida pelo seu **objeto (e não pelo seu indivíduo)**.

3ª fase – **A Teoria da Empresa**. Código Civil de 2002.

- Código Civil Italiano de 1942 – adota o critério da “empresabilidade” – transposição do fenômeno socioeconômico empresa para o mundo jurídico.
- A unificação formal do direito privado. (unificação Código Civil + Código Comercial).
- A teoria da empresa como critério delimitador do âmbito de incidência do regime jurídico-empresarial.
- A **empresa** vista como **atividade econômica organizada** – fomentadora do comércio – art. 966 do CCB².
- Deixa de ser um Direito Comercial (ou do Comércio) e passa a ser Direito Empresarial.

Direito do Comércio Internacional – precisa de uma uniformização – grandes diferenças normativas entre os Estados.

O Direito do Comércio Internacional trabalha com os seguintes tipos de normas:

- Leis materiais uniformes - Convenção das Nações Unidas sobre Contratos de Compra e Venda Internacional de Mercadorias - UNCITRAL– Viena -1980. Promulgada pelo Decreto nº 8.327, de 16 de Outubro de 2014;
- Leis uniformes de sobredireito - Convenção Interamericana sobre Direito Aplicável aos Contratos Internacionais – CIDIP V, Cidade do México 1994 – não ratificada pelo Brasil;

² Art. 966. Considera-se empresário quem exerce profissionalmente atividade econômica organizada para a produção ou a circulação de bens ou de serviços.

Parágrafo único. Não se considera empresário quem exerce profissão intelectual, de natureza científica, literária ou artística, ainda com o concurso de auxiliares ou colaboradores, salvo se o exercício da profissão constituir elemento de empresa.

- Leis nacionais de sobredireito - Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro – Decreto-Lei n.º 4.657, de 4 de setembro de 1942;
- Soft Law , droit mou ou quase-direito – Princípios do UNIDROIT

TRATADOS INTERNACIONAIS:

- Uniformidade: parcial / fragmentada;
- Ponto forte: certeza sobre o tema;
- Ponto fraco: rigidez da norma / prejuízo à flexibilidade da *lex mercatória* / conflito de normas internacionais e normas internas;
- Problema: déficit democrático dos negociadores (diplomatas não eleitos pelo povo);
- Interesses antagônicos entre Estados;

CONTRATOS INTERNACIONAIS

O contrato é internacional quando contém elementos que possam vinculá-lo a mais de um sistema jurídico e tem por objeto operação que implica o duplo fluxo de bens pela fronteira ou que decorre diretamente de contrato dessa natureza. (BAPTISTA, Luiz Olavo. Dos contratos internacionais: uma visão teórica e prática. São Paulo: Saraiva, 1994. p. 124).

Seria um acordo vinculativo sobre duas ou mais declarações de vontade contrapostas, que visam estabelecer uma regulamentação unitária de interesses sem alteração dos elementos vinculativos de diferentes sistemas.

"contrato internacional é aquele que os elementos significativos ou pertinentes não estão localizados no mesmo sistema jurídico, ou seja, o contrato internacional é o acordo vinculativo, assente sobre duas ou mais declarações de vontade (oferta ou proposta de um lado e de outro, a aceitação) contrapostas, mas perfeitamente harmonizáveis entre si, que visam estabelecer uma regulamentação unitária de interesses, desde que não alteradas as circunstâncias em que se deu a vinculação e que os elementos significativos ou pertinentes não estão localizados no mesmo sistema jurídico"

Leonardo Gomes de Aquino - [\(PDF\) A internacionalidade do contrato | Leonardo Gomes de Aquino - Academia.edu](#)

O que diferencia um contrato de comércio internacional de um congênere nacional? A existência de um elemento de estraneidade reconhecido pelo ordenamento jurídico como relevante.

Elemento de estraneidade - é aquele dado que se encontra na relação fática e faz com que ela venha projetar-se sobre mais de um ordenamento jurídico, dando causa ao surgimento da espécie jusprivatista internacional. Exemplos de elementos de estraneidade:

Nacionalidade das partes;

Local da celebração do contrato;

Local da execução do contrato;

Domicílio ou residência das partes.

LEX LOCI CONTRACTUS - Adotado principalmente nos países de Tradição Romano-Germânica. Exemplo: França. Aplica-se a lei do local onde foi firmado o contrato, independentemente da nacionalidade dos signatários.

LEX LOCI EXECUTIONIS – Adotado principalmente nos países de Tradição da Common Law. Exemplo: Reino Unido. Aplica-se a lei do local de execução do contrato.

LEX VOLUNTATIS – Prestígio à autonomia privada. Adotada em alguns estados da Federação Americana. Aplica-se a lei de escolha das partes contratantes.

Teoria da Proximidade ou dos Vínculos Mais Estreitos – Adotada pela Convenção Interamericana sobre Direito Aplicável aos Contratos Internacionais – CIDIP V, Cidade do México 1994. O Brasil não assinou nem ratificou essa Convenção. Se não houver escolha das partes, ou se ela se tornar ineficaz, a lei aplicável será a do Estado com o qual se mantenha vínculos mais estreitos.

No Brasil:

LINDB - Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro – Decreto-Lei nº 4.657, de 04 de setembro de 1942.

*Art. 9º Para qualificar e reger as obrigações, aplicar-se-á a lei do **país em que se constituírem**. LEX LOCI CONTRACTUS*

*§ 1º Destinando-se a obrigação a ser executada no Brasil e dependendo de forma essencial, será esta observada, **admitidas as peculiaridades da lei estrangeira** quanto aos requisitos extrínsecos do ato.*

LEX LOCI EXECUTIONIS com ressalvas.

*§ 2º A obrigação resultante do contrato reputa-se **constituída no lugar em que residir o proponente**.*

RESTRIÇÕES À AUTONOMIA DA VONTADE

Art. 12. É **competente a autoridade judiciária brasileira**, quando for o **réu domiciliado no Brasil** ou **aqui tiver de ser cumprida a obrigação**. LEX LOCI EXECUTIONIS

§ 1º Só à autoridade judiciária brasileira compete conhecer das ações relativas a imóveis situados no Brasil. LEX LOCI EXECUTIONIS

§ 2º A autoridade judiciária brasileira cumprirá, concedido o exequatur e segundo a forma estabelecida pela lei brasileira, as **diligências** deprecadas por **autoridade estrangeira competente**, observando a lei desta, quanto ao objeto das diligências.

DILIGÊNCIAS

FORMA = LEI BRASILEIRA

CONTEÚDO = LEI ESTRANGEIRA

Contrato de compra e venda internacional

O contrato internacional de compra e venda se caracteriza quando a mercadoria objeto da relação for entregue em outro país que não o de formação do contrato, também se estiver situada ou tiver de ser transportada entre territórios de vários Estados, ou, ainda, se os atos de proposta e aceitação se realizarem em territórios de Estados diferentes. (DINIZ, Maria Helena. Código Civil anotado. 11 ed. São Paulo: Saraiva, 2005, p. 603).

Princípios aplicáveis aos contratos internacionais

Princípio da Obrigatoriedade - *pacta sunt servanda* – cumprimento do que foi pactuado entre as partes. Exceções: violação à ordem pública / HARDSHIP – desequilíbrio do contrato.

Princípio da Autonomia da Vontade – as partes são livres para determinar o conteúdo do contrato. Exceções: interesse público / ordem pública.

Princípio da Boa-Fé – lealdade e confiança – equidade e humanidade, critério de moralidade.

Princípio da autodeterminação dos povos – independência nacional – prerrogativa dos povos/nações determinarem suas próprias leis.

Princípio da solução pacífica dos litígios entre os Estados – soluções pacíficas – evitar conflitos e guerras, por meio de instrumentos diplomáticos, políticos, jurídicos e jurisdicionais.

Dever de cooperação entre os povos – humanidade deve cooperar entre si para a paz mundial.

AFRETAMENTO X FRETAMENTO

Afretamento é o ato de tomar para si o navio em contrato de fretamento para usá-lo no transporte de carga própria ou de terceiro.

Fretamento significa o inverso do fretamento, isto é, significa o ato de disponibilizar o navio a frete ao afretador que efetivamente vai usar o navio.

Conceito doutrinário:

"Afretamento é o contrato por meio do qual o fretador cede ao afretador, por um certo período, direitos sobre o emprego da embarcação, podendo ou não transferir a sua posse" (FERNANDES, Paulo Campos; LEITÃO, Walter de Sá. *Contratos de afretamento à luz dos Direitos Inglês e Brasileiro*. Rio de Janeiro, Renovar, 2007, p.29)

Na Maritime Industry, consagra-se uma acepção pragmática da expressão "mercado de fretes" ou *Shipping Freight Market* para designar as transações atinentes aos mercados de frete-transporte na navegação *liner* (*Freight Line Charges*) e de frete-fretamento (*hire*) na navegação *tramp*. Os contratos de utilização de navios (*contracts on utilization of ships*) visam o aproveitamento de contraprestação e o consequente direito de uso e gozo, ou ainda o cumprimento, por parte do outro celebrante, de determinada atividade náutica, que deverá realizar-se em seu benefício mediante o emprego do navio.

- **LEI FEDERAL N. 9.432/1997**

Art. 2º Para os efeitos desta Lei, são estabelecidas as seguintes definições:

I - **afretamento a casco nu**: contrato em virtude do qual o afretador tem a posse, o uso e o controle da embarcação, por tempo determinado, incluindo o direito de designar o comandante e a tripulação;

II - **afretamento por tempo**: contrato em virtude do qual o afretador recebe a embarcação armada e tripulada, ou parte dela, para operá-la por tempo determinado;

III - **afretamento por viagem**: contrato em virtude do qual o fretador se obriga a colocar o todo ou parte de uma embarcação, com tripulação, à disposição do afretador para efetuar transporte em uma ou mais viagens;

IV - armador brasileiro: pessoa física residente e domiciliada no Brasil que, em seu nome ou sob sua responsabilidade, apresta a embarcação para sua exploração comercial;

V - empresa brasileira de navegação: pessoa jurídica constituída segundo as leis brasileiras, com sede no País, que tenha por objeto o transporte aquaviário, autorizada a operar pelo órgão competente;

VI - embarcação brasileira: a que tem o direito de arvorar a bandeira brasileira;

VII - navegação de apoio portuário: a realizada exclusivamente nos portos e terminais aquaviários, para atendimento a embarcações e instalações portuárias;

VIII - **navegação de apoio marítimo**: a realizada para o apoio logístico a embarcações e instalações em águas territoriais nacionais e

na Zona Econômica, que atuem nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos;

IX - **navegação de cabotagem**: a realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores;

X - **navegação interior**: a realizada em hidrovias interiores, em percurso nacional ou internacional;

XI - **navegação de longo curso**: a realizada entre portos brasileiros e estrangeiros;

XII - suspensão provisória de bandeira: ato pelo qual o proprietário da embarcação suspende temporariamente o uso da bandeira de origem, a fim de que a embarcação seja inscrita em registro de outro país;

XIII - frete aquaviário internacional: mercadoria invisível do intercâmbio comercial internacional, produzida por embarcação.

XIV - navegação de travessia: aquela realizada: [\(Incluído pela Lei nº 12.379, de 2010\)](#)

a) transversalmente aos cursos dos rios e canais; [\(Incluído pela Lei nº 12.379, de 2010\)](#)

b) entre 2 (dois) pontos das margens em lagos, lagoas, baías, angras e enseadas; [\(Incluído pela Lei nº 12.379, de 2010\)](#)

c) entre ilhas e margens de rios, de lagos, de lagoas, de baías, de angras e de enseadas, numa extensão inferior a 11 (onze) milhas náuticas; [\(Incluído pela Lei nº 12.379, de 2010\)](#)

d) entre 2 (dois) pontos de uma mesma rodovia ou ferrovia interceptada por corpo de água. [\(Incluído pela Lei nº 12.379, de 2010\)](#)

Parte um

Fonte: <https://www.infoescola.com/geografia/transporte-aquaviario/>

O **transporte aquaviário** (também pode ser chamado de **hidroviário**) é aquele em que se utiliza a água para a locomoção do meio de transporte, pode ser subdividido entre diferentes tipos de acordo com o corpo de água que ele utiliza:

- **Marítimo** é o transporte que acontece sobre mares e [oceanos](#), onde se utilizam navios para o transporte de cargas, podendo ser cabotagem (onde há transporte entre os portos do mesmo país) ou longo curso (quando o transporte é feito entre países ou continentes);
- **Fluvial** é o transporte que se utiliza os rios para o transporte de cargas, geralmente feitos através de barcos;
- **Lacustre** é quando o transporte é feito através de lagos e lagoas.

Os transportes aquaviários (hidroviários) são muito utilizados para transporte de produtos e de pessoas, um dos seus principais motivos é o baixo custo que esse transporte possui. Geralmente é utilizado para o transporte de grandes cargas a longas distâncias. Os baixos custos desse transporte ajuda na melhoria do valor comercial dos produtos deixando-os mais competitivos no mercado, uma vez que o custo de transporte influencia no custo final do produto.

Esse modal é muito utilizado para o transporte marítimo internacional, principalmente na relação entre continentes, pois facilita o acesso das

mercadorias, além de ter rotas exclusivas e não haver problemas no trânsito.

Como todo transporte, o aquaviário também possui suas desvantagens, como o tempo longo de trânsito, a dependência de terminais especializados, a necessidade de vias apropriadas (principalmente para o transporte fluvial) e distância dos centros de produção, onde muitas vezes requer auxílio de outro [modal de transporte](#) para a chegada e saída da mercadoria.

Para o transporte fluvial são construídas as Hidrovias, onde se utilizam de rios, lagos e lagoas navegáveis. Sendo de grande importância para o transporte de grandes quantidades de mercadorias, como minérios e produtos não perecíveis.

No Brasil há uma rede hidroviária de aproximadamente 22.037 km , e transportam cerca de 13% da mercadoria interna do país. As principais hidrovias do país são a Amazônica com 17.651 km, Tocantins – Araguaia com 1.360 km, Paraná – Tietê com 1359 km, Paraguai com 591 km, São Francisco com 576 km e Sul com 500 km. Na região amazônica há cerca de 80% das vias navegáveis do país, por isso é a região onde tem os maiores números de hidrovias.

Na questão marítima o Brasil possui 8,5 mil km de costa navegáveis e 34 portos públicos. Desses portos 16 são delegados a estados ou municípios e 18 marítimos administrados pela Companhia Docas, uma sociedade onde o acionista majoritário é o Governo Federal. Cerca de 90% das exportações do país são feitas pelos portos, o que garante a grande utilização desse modal no Brasil, com isso há setores que investem nesse modal de transporte, seja na criação de portos particulares ou na relação de embarcações, uma vez que esse modal é um dos que mais se utiliza no país para o comércio internacional.

O transporte aquaviário é utilizado em ampla escala por países com acesso ao oceano ou mares, pois facilita o contato internacional e historicamente foi uma das primeiras formas de contato entre os continentes.

Parte 2

Câmara Interamericana de Transportes - CIT

http://www.citamericas.org/imagens/files/livros/vol_4/livro_vol_4_cap_04.pdf

RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR

CLÁUSULA LIMITATIVA DE RESPONSABILIDADE

RECURSO ESPECIAL - DEMANDA AJUIZADA PELA SEGURADORA EM FACE DA TRANSPORTADORA, POSTULANDO O REEMBOLSO DA INDENIZAÇÃO PAGA À SOCIEDADE EMPRESÁRIA SEGURADA, EM RAZÃO DE AVARIAS CAUSADAS À CARGA OBJETO DE TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL - SENTENÇA DE PROCEDÊNCIA MANTIDA PELO ACÓRDÃO ESTADUAL, CONSIDERADA NULA DE PLENO DIREITO A CLÁUSULA LIMITATIVA DA OBRIGAÇÃO INDENIZATÓRIA.

INSURGÊNCIA DA TRANSPORTADORA.

1. Ação regressiva intentada em 1998 pela seguradora, na qualidade de sub-rogada nos direitos da sociedade empresária segurada, postulando o reembolso, pela transportadora estrangeira, do valor pago a título de

indenização securitária decorrente de danos causados durante o transporte marítimo internacional.

Ao contestar, a transportadora pleiteou a observância da cláusula limitativa da responsabilidade (resultante do exercício da opção pelo pagamento de frete reduzido sem menção ao valor da carga), em caso de procedência da pretensão da parte autora.

Sentença de procedência confirmada pelo Tribunal de origem, declarada a nulidade da referida disposição contratual, sob o fundamento de que abusiva, por configurar preceito excludente de responsabilidade do fornecedor inserta em contrato de adesão.

2. Validade da cláusula limitativa do valor da indenização devida em razão de avaria da carga objeto de transporte marítimo internacional. Nos termos da jurisprudência firmada no âmbito da Segunda Seção, considera-se válida a cláusula do contrato de transporte marítimo que estipula limite máximo indenizatório em caso de avaria na carga transportada, quando manifesta a igualdade dos sujeitos integrantes da relação jurídica, cuja liberdade contratual revelar-se amplamente assegurada, não sobressaindo, portanto, hipótese de incidência do artigo 6º, inciso VI, do Código de Defesa do Consumidor, no qual encartado o princípio da reparação integral dos danos da parte hipossuficiente (REsp 39.082/SP, Rel. Ministro Nilson Naves, Rel. p/ Acórdão Ministro Fontes de Alencar, Segunda Seção, julgado em 09.11.1994, DJ 20.03.1995).

Nada obstante, é de rigor a aferição da razoabilidade e/ou proporcionalidade do teto indenizatório delimitado pela transportadora, o qual não poderá importar em quantia irrisória em relação ao montante dos prejuízos causados em razão da avaria da mercadoria transportada, e que foram pagos pela seguradora.

Precedente do Supremo Tribunal Federal: RE 107.361/RJ, Rel.

Ministro Octávio Gallotti, Primeira Turma, julgado em 24.06.1986, DJ 19.09.1986.

3. No caso concreto, à luz da orientação jurisprudencial firmada na Segunda Seção, não há que se falar em cláusula estabelecida unilateralmente pelo fornecedor do serviço, na medida em que, como de costume, é oferecida ao embarcador a opção de pagar o frete correspondente ao valor declarado da mercadoria ou um frete reduzido, sem menção ao valor da carga a ser transportada, sendo certo que, na última hipótese, fica a parte vinculada à disposição limitativa da obrigação de indenizar, cuja razoabilidade e proporcionalidade deverá ser aferida pelo órgão julgador.

4. Hipótese em que não se revela possível a utilização da técnica de julgamento do recurso especial prevista no artigo 257 do RISTJ (aplicação do direito à espécie). Isto porque não houve pronunciamento, nas instâncias ordinárias, sobre as assertivas formuladas por ambas as partes (no bojo da contestação, da réplica, da apelação e das contrarrazões) atinentes ao tipo de frete pago pela importadora da mercadoria transportada, bem como sobre se configurada, no caso concreto, a irrisoriedade do teto indenizatório estabelecido no contrato de transporte marítimo.

5. Recurso especial da transportadora parcialmente provido para, reconhecida a validade da cláusula limitativa de responsabilidade, determinar o retorno dos autos à origem para rejuízo da apelação, na parte relativa ao limite da indenização, superado o entendimento contrário ao esposado nesta Corte Superior.

(REsp 1076465/SP, Rel. Ministro MARCO BUZZI, QUARTA TURMA, julgado em 08/10/2013, DJe 25/11/2013)

**O REGIME JURÍDICO DO CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE
MARCADORIAS**

Dissertação Mestrado – Mariana Gama

<https://tede2.pucsp.br/bitstream/handle/5951/1/MarianaGama.pdf>