



MARINHA DO BRASIL
CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA
CURSO DE APERFEIÇOAMENTO PARA OFICIAIS DE NÁUTICA-
APNT



TATIANA DE CASTRO SPEROTO



CÓDIGO CIVIL ATRELADO ÀS LEIS DO MAR

**RIO DE JANEIRO
2013**

TATIANA DE CASTRO SPEROTO

CÓDIGO CIVIL ATRELADO ÀS LEIS DO MAR

Monografia apresentada como parte dos requisitos para a conclusão do Curso de Aperfeiçoamento para Oficiais de Náutica - APNT, ministrado no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

Orientador: Joe Lois Raiol Conde Júnior.

Co-Orientadora: 1T(RM2-T) Raquel da Costa Apolaro.

TATIANA DE CASTRO SPEROTO

CÓDIGO CIVIL ATRELADO ÀS LEIS DO MAR

Monografia apresentada como parte dos requisitos para a conclusão do Curso de Aperfeiçoamento para Oficiais de Náutica - APNT, ministrado no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

Professor Orientador: Joe Lois Raiol Conde Júnior.

Advogado Sócio do Escritório Trindade, Maciel & Conde Júnior;
Delegado da Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Indústria Naval da OAB/Niterói;
Professor Conteudista do MBA em QSMS da PUC-Rio de Janeiro;
Professor da Academia Marítima TRANSPETRO;
Professor Palestrante na FGV;
Professor Palestrante no Curso APNT do CIAGA desde 2010.

Co-Orientadora: 1T (RM2-T) Raquel da Costa Apolaro.

Pedagoga / Bacharel em Biblioteconomia Mestre em Educação.

Banca Examinadora (apresentação oral):

Prof. (nome, titulação e instituição)

Prof. (nome, titulação e instituição)

Prof. (nome, titulação e instituição)

Nota: _____

Nota Final: _____

Data da Aprovação: ____ / ____ / ____

Dedico este trabalho:

A meus pais, pelo apoio incondicional.

Aos amigos, pela constante torcida.

A todos que ajudaram a tornar possíveis as conquistas.

A Deus, pela proteção e por me permitir alcançá-las.

AGRADECIMENTOS

Ao Professor Orientador, pelo entusiasmo contagiante e dedicação empregada.

À minha família, pela compreensão e motivação de sempre.

Aos amigos, por dividirem as experiências.

Aos professores do Curso, pelos conhecimentos adquiridos.

À empresa onde trabalho, pelo apoio concedido e pela confiança.

A todos que, de algum modo, colaboraram com minha formação.

No meio da confusão, encontre a simplicidade.

A partir da discórdia, encontre a harmonia.

No meio da dificuldade reside a oportunidade.

Albert Einstein.

Não é preciso ter olhos abertos para ver o sol.

Nem é preciso ter ouvidos afiados para ouvir o trovão.

Para ser vitorioso, você precisa ver o que não está visível.

Sun Tzu.

RESUMO

Pretende-se evidenciar o quão indispensável é o conhecimento dos Comandantes acerca de Leis específicas, Regulamentos, Tratados Internacionais, no que diga respeito ao cenário do mar. Estando a par da razão pela qual tais regras devem ser acatadas e de como executá-las corretamente, os Capitães demonstram ser merecedores de admiração de seus comandados, utilizando-se de ferramentas necessárias à vivência prática de liderança através do bom exemplo. Objetiva-se auxiliar os Comandantes, garantidores legais de que se cumpra o ordenamento pátrio a bordo, tal qual, verdadeiramente, se apresenta, a fim de que atuem de maneira mais efetiva e humanizada, instaurando ambiente de camaradagem e respeito, imprescindíveis à vida digna.

Palavras-chave: Comandantes. Conhecimentos. Ordenamento Jurídico. Dignidade da Vida. Garantidores Legais. Boa-Fé. Contratos. Tribunal Marítimo.

ABSTRACT

The intention is to make evident how indispensable is the Commanders' knowledge about specific Laws, Regulations, International Agreements, related to the sea scenario. Being aware of the reason why this rules should be followed and how to correctly execute them, the Captains demonstrate to deserve the admiration of their commandeers, by using the necessary tools for the practical application of leading skills based on the good example. It aims to assist Commanders, legal warrantors of patriarch ordering on board, the way it really presents itself, acting in a more effective and humanized way, introducing a friendly and respectful atmosphere, essential to life dignity.

Keywords: Commanders. Knowledge. Legal Ordering. Life Dignity. Legal Warrantors. Good-Faith. Contracts. Maritime Court.

SUMÁRIO

1	CONSIDERAÇÕES INICIAIS E OBJETIVOS DA PESQUISA	9
1.1	Questões Norteadoras da Pesquisa	11
1.2	Justificativa da Investigação	12
2	GESTÃO NÁUTICA	13
2.1.1	Figura do Capitão do Navio, à Luz do Código Comercial e do Código Civil	13
2.1.2	Comandante Como Garantidor dos Direitos Individuais a Bordo	26
2.2	O Mar Como Pano de Fundo Para Realização de Contratos	34
2.2.1	Princípio da Probidade e da Boa-fé Objetiva em Contratos	34
2.2.2	Acordos e Convenções Internacionais	36
2.2.3	Direito Comercial Marítimo	38
2.2.3.1	Gestão Comercial ou de Negócios: Atribuições do Gestor	39
2.2.3.2	Contrato de Mandato “versus” Contrato de Preposição	41
2.2.3.3	Mandatário “versus” Armador “versus” Preposto do Armador	42
2.2.3.4	Outros Contratos	47
2.2.3.4.1	Contrato de Parceria da Sociedade de Navios	47
2.2.3.4.2	Contrato de Depósito	48
2.2.3.4.3	Contrato de Carregamento	49
2.2.3.4.4	Contrato de Fretamento	51
2.2.3.4.5	Contrato de Seguro Marítimo	54
2.2.3.4.5.1	Seguro de Cascos	56
2.2.3.4.5.2	Seguro de Responsabilidade Civil do Armador	58
2.2.3.4.5.3	Medidas Necessárias a Contratos de Seguro Marítimo	58
2.3	Considerações Práticas Quanto ao Tribunal Marítimo	60
2.4	O Mais Relevante Acerca da Legislação Marítima Brasileira	64
3	CONSIDERAÇÕES FINAIS	97
-	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	

1 CONSIDERAÇÕES INICIAIS E OBJETIVOS DA PESQUISA

Tal estudo apresenta como tema “O Código Civil atrelado às Leis do Mar” e seu objetivo primordial é o de analisar os dispositivos das reduzidas normas acerca do cenário marítimo, envolvendo Regulamentos, Tratados Internacionais, Convenções e Leis específicas.

Pode-se dizer que existam poucos documentos a esse respeito. Ainda assim, há predomínio de aquaviários que não dispõem de suficientes conhecimentos relacionados a essa matéria.

A análise dos dados aqui referidos será precedida por pesquisa bibliográfica, executada em livros e via internet à Legislação, aos casos concretos e à Jurisprudência.

Ressalta-se, inicialmente, a importância de que seja especificado, de forma sumária, o papel dos integrantes a que se irá referir, visto que todos terão funções determinadas na embarcação atracada ou no mar, exercendo-as com responsabilidade, para que, ao longo da viagem, tudo possa transcorrer favoravelmente e que os objetivos esperados sejam atingidos.

Armador é o que se trata de comerciante ou de empresa que, em seu nome e sob sua responsabilidade, apresta a embarcação com fins comerciais, pondo-a ou não a navegar por sua conta. Em outras palavras, é o dono da embarcação e, poderá ser, ao mesmo tempo, seu Fretador. Em se referindo a uma empresa, tal denotação também caberá aos seus sócios. Possui a prerrogativa de contratar uma Seguradora para proteção tanto de sua propriedade como da vida de todas as pessoas embarcadas. Note-se que a carga a ser transportada, dependendo do tipo de contrato assinado, ficará coberta por outra modalidade de seguro.

Capitão da Marinha Mercante é o Comandante do navio, tripulante responsável pela operação e manutenção da embarcação em condições de segurança, extensivas à carga, aos outros tripulantes, assim como as demais pessoas a bordo.

Em tal função de direção do navio, em verdade, assumirá diferentes papéis: além de Comandante, em cuja atribuição, pela autoridade legal de que se acha investido, virá a representar o próprio Poder Público, encontrar-se-á, ainda, nas posições de Mandatário, ou Consignatário, e de Preposto do Armador. Já sob outro aspecto, acumulará outra: a de Depositário da carga a ser conduzida para outro porto.

O Carregador é a pessoa que é incumbida de fazer o carregamento das mercadorias até os navios, essas provenientes das docas instaladas junto às alfândegas dos portos, a fim de que sejam conduzidas a bordo, ou vice-versa. Ali serão guardadas as mercadorias já despachadas pelas autoridades e as que se destinam a outros portos.

Tanto o Carregador pode embarcar sua própria carga, como receber mercadoria alheia para promover o seu fretamento ou carregamento em um navio, a fim de que seja transportada. Ele poderá

utilizar-se da Carta-Partida, também conhecida como Carta de Fretamento, para contratar o afretamento de todo o navio, ou o carregamento de algumas cargas somente, utilizando-se do Conhecimento de Transporte de Cargas. Em ambas as situações, o documento em questão, será assinado por ele, além de também levar assinatura do Capitão ou do Armador da embarcação.

Comparte é o sócio do Armador numa empresa de navios. É o indivíduo que possui uma parte ou quinhão de uma embarcação, juntamente com outras pessoas. É o parceiro ou co-proprietário, de modo a que haja um Contrato de Parceria Marítima entre ele e Armadores ou interessados de outra natureza.

Cônsul é o agente oficial de um país, representando-o em Estado estrangeiro, com várias funções legalmente determinadas e com atribuições bem complexas, entre outras, com poderes de Juiz, a fim de que sejam atendidos os interesses comerciais do país e os dos nacionais que por ali transitam ou residam.

Na hipótese de acidente ou fato da navegação com embarcação brasileira em águas estrangeiras, o inquérito marítimo será instaurado pela própria Autoridade Consular, tal como se fosse uma Capitania dos Portos, competente para fazer a remessa daquele ao Tribunal Marítimo, assim que estiver concluído.

Contramestre da Marinha Mercante é o Suboficial de convés do navio, especializado em manobras.

Por Depositário entende-se o indivíduo a quem se confia algo, em depósito. O Capitão é quem desempenha tal função a bordo.

Por meio de um Contrato de Depósito de Carga, o Comandante assume a obrigação de conservar a mesma com a devida diligência, para o que será reembolsado das despesas necessárias tidas, e a restituí-la tão logo lhe seja exigida. Caso haja suspeita de que a carga tenha sido roubada ou se o Depositário possuir o direito a receber indenização por despesas ou prejuízos, o mesmo se investe do direito de reter o material depositado.

Equipagem significa a soma de pessoas que compõem a guarnição de uma embarcação, ou seja, inclui os marinheiros, mas exclui os Oficiais de bordo.

Ao Gestor se atribui a Gestão comercial daquela embarcação. É o Caixa, posição esta normalmente desempenhada pelo próprio Capitão. É, antes de mais nada, um brasileiro, com as mesmas qualidades necessárias a que seja um comerciante, podendo ser um Comparte. Não é, apenas, aquele que paga e recebe, mas, o Administrador ou Diretor da parceria marítima, quando esta existir. É o que se investe da qualidade de Mandatário, podendo ser o Administrador daquela empresa, após sua escolha ou nomeação ser aprovada por todos os Compartes, representando-os a todos, fora ou perante o Poder Judiciário.

Imediato do navio é o Oficial de bordo que, eventualmente, substituirá o Capitão no posto de Comando daquela embarcação.

Mandatário ou Consignatário do Armador é a pessoa que, uma vez investida de poderes outorgados por outrem, através de um ato jurídico, um Contrato de Mandato, vai executar determinados atos ou efetivar alguns negócios, em nome daquele de quem recebera certos poderes para agir em seu nome. Em outras palavras, é o Capitão do navio, agora, como o Agente do Armador, por ele instituído como seu Mandatário comercial, a quem compete prover a todas as necessidades no porto de seu destino ou de escala, aparelhando tal embarcação para o regresso ou continuação de sua rota.

Passageiros são quaisquer outras pessoas que, eventualmente, encontrem-se a bordo. Também obrigam-se a seguir à risca, tal como os demais, as ordens do Capitão.

Piloto do navio é Oficial da Marinha Mercante que tem a responsabilidade de guiar, com segurança, a embarcação até seu destino.

Prático da embarcação é um Piloto com bastante experiência ou conhecimentos acerca de certas áreas hidrográficas e, por esta razão, será ele a conduzir o navio nestes locais, tal como ocorre nas proximidades de portos: no interior de baías, rios, enseadas, angras. Ainda poderá ser chamado a bordo de embarcações, a fim de participar de suas manobras mais arriscadas, em momentos mais difíceis.

Preposto do Armador é o indivíduo constituído pelo proprietário da embarcação, a fim de que seja seu auxiliar direto, a ponto de que, em nome daquele Armador, por sua conta e sob sua dependência, ocupe-se dos negócios relativos às suas atividades profissionais. Possui mandato remunerado. A bordo da embarcação, o Capitão será tal preposto.

1.1 Questões Norteadoras da Pesquisa

Pretende-se auxiliar os Oficiais de bordo de embarcações mercantes a buscar melhor compreensão a respeito da Legislação que lhes couber, levando-os a atuarem de maneira mais adequada e satisfatória, quando em atividade laboral, através de seus respectivos encargos e funções.

Para tal, será essencial que sejam respondidas as seguintes questões:

Como deverá agir o Comandante como pessoa responsável pelo Diálogo das Fontes?

Enquanto garantidor do interesse público e árbitro, de que modo o Comandante estará apto a julgar com Justiça?

Como garantir a preservação da privacidade das pessoas a bordo?

Qual a relevância do Princípio da Probidade e Boa-Fé Objetiva em relação à figura do Capitão?

1.2 Justificativa da Investigação

Para o aquaviário é questão relevante, na medida em que tal análise, irremediavelmente, será executada à luz da Carta Magna e do Código Civil vigentes, garantidores de inúmeros direitos aos indivíduos.

Há que ser demonstrada a premente necessidade de conhecimento acerca das já citadas normas, tornando-as imperiosas, tanto no que se refira à procura de soluções adequadas, quanto à exigência de que se cumpra o ordenamento pátrio.

As pessoas a quem é dirigido esse trabalho, poderão, até, por meio de conversas informais, vir a tornar mais efetiva e humanizada a atitude do Comandante e outros embarcados, no que diga respeito ao trato com seus semelhantes: perceber-se-á o quanto isso é fundamental para que naquela “reduzida nação flutuante” haja ambiente de camaradagem e respeito mútuo, tão essenciais à dignidade da vida.

2 GESTÃO NÁUTICA

2.1.1 Figura do Capitão do Navio, à Luz do Código Comercial e do Código Civil

O Código Comercial, Lei nº 556, de 25 de junho de 1850, que fora decretado pelo, então, Imperador Constitucional Dom Pedro Segundo, tivera sua Parte Primeira, com seus 456 dispositivos, expressamente, revogada pela Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Apenas, aquilo que fora considerado relevante em termos de comércio em geral, tivera sido recepcionado pela mesma, ou seja, pelo vigente Código Civil.

Mantiveram-se, portanto, em seu cerne primitivo, as demais Partes daquele primeiro Código citado, contudo, com algumas substituições. A respeito dele, ater-se-á, particularmente, aos artigos relacionados ao Comércio Marítimo, no que tange aos Capitães: suas peculiaridades; seus poderes ou faculdades; suas atribuições, prerrogativas ou competências; a observância das normas legais e regulamentos a que estiverem sujeitos.

Isso referir-se-á à gestão náutica, a ser executada pelo Comandante que detém complexo de suficientes conhecimentos técnicos acerca de navegação e de tudo o que se relacione a navios.

Abaixo, notam-se abordagens a respeito dos mesmos, em análise conjunta àquilo que consta no Código Civil/2002, relativo aos Comandantes de navios.

Quanto às específicas peculiaridades do Capitão temos:

Somente poderá ser Capitão ou Comandante de embarcação brasileira o cidadão brasileiro, com habilitação para o exercício do cargo, domicílio em nosso país e com capacidade civil, o que lhe permitirá assinar contratos, de forma válida [artigo 496, Código Comercial/1850, combinado com art. 1º do Código Civil/2002].

Capacidade civil é entendida como a aptidão ou autoridade legal, de que se ache investida a pessoa para praticar atos da vida civil, ou seja, para que possa, livremente, contratar, adquirindo direitos e aceitando obrigações, ambos, com validade jurídica.

Tal Comandante é considerado verdadeiro Depositário da carga, e de quaisquer dos efeitos¹ que receba a bordo. Por este motivo, obriga-se ele à adequada guarda da mesma, ao seu bom acondicionamento e à sua conservação, assim como à sua entrega. Sua responsabilidade sobre aquele

¹ Efeitos do navio e da carga correspondem a alguns dos documentos comerciais, tais como: Conhecimentos de Transporte, Conhecimentos de Depósito, Warrants, Duplicata Mercantil e outros. São títulos de crédito que se apresentam como um valor exigível, no vencimento que neles se assinala, transmitindo-se através de endosso. São admitidos no Comércio, a fim de que substituam o pagamento em espécie.

material inicia-se no momento em que o recebe e, somente, terminará quando de sua transmissão a quem é de direito, já no local que se houver convencionado, ou a partir do instante em que estiver em uso, já no porto de descarga [artigos 519, 575, 577, 586, 587, todos do Código Comercial/1850].

No que se refere aos seus poderes ou faculdades, merecem destaque os seguintes:

O Capitão é o Comandante da embarcação; ele aplicará a Justiça naquele navio e será dele a última palavra a respeito do que suceda naquela embarcação brasileira. Deve fazer uso da Teoria do Diálogo das Fontes, tentando minimizar as antinomias, porventura existentes, operacionalizando-as.

Quando houver ausência de normas a serem aplicadas à situação, é conveniente que julgue com equidade, um dos instrumentos utilizáveis. Toda a tripulação lhe estará sujeita, sendo obrigada a obedecer e cumprir suas ordens em tudo aquilo que for relativo ao serviço a ser executado naquele mesmo navio [artigo 497 do Código Comercial/1850].

A equidade, segundo alguns doutrinadores, é o princípio inspirador da elaboração e da aplicação das normas de direito.

Em função do sistema jurídico brasileiro, Vicente Ráo conceituou a equidade como uma particular aplicação do princípio da igualdade às funções, tanto do legislador quanto do juiz, a fim de que, na elaboração das normas jurídicas e em suas adaptações aos casos concretos, todos as circunstâncias iguais, explícitas ou implícitas, sem exclusão, sejam tratadas igualmente e com humanidade, ou benignidade. Assim, se estarão corrigindo a rigidez das fórmulas gerais usadas pelas normas jurídicas, ou seus erros ou omissões (Ráo, 2005, p. 100).

Terá, sempre, o poder de impor penas correccionais àqueles tripulantes que, porventura, se negarem a executar o serviço que a eles competir, aos que estiverem a cometer indisciplina, ou, ainda, a perturbar a ordem naquele ambiente.

Por motivo de insubordinação de tripulantes, o Comandante estará apto a proceder à reclusão de tais indivíduos, ainda que protegendo a dignidade dos mesmos; isto também acontecerá se tiver sido cometido algum crime mais sério a bordo, ainda que o delinquente seja um passageiro. Em ambas as situações, estará obrigado a formar os necessários e devidos processos, assim como a entregá-los, junto com seus autores, às autoridades competentes, no primeiro porto brasileiro em que atracar [artigo 498 do Código Comercial/1850].

O Comandante jamais poderá ser obrigado a aceitar ou receber, contra sua vontade, indivíduo algum, a fim de que trabalhe na Equipagem: pertence, somente, àquele o direito de escolher e ajustar as pessoas que irão executar serviços naquela embarcação, assim como o de despedi-las, quando a isto puder ser aplicada a justa causa.

É importante que se informe que ocorrerão obras de conserto, unicamente, nos locais onde acharem-se presentes o Armador, o Caixa, ou o Consignatário do navio [artigos 499 e 537 e 555 e 560, todos do Código Comercial/1850, combinados com artigos 32 e 34 do Decreto-Lei 3688/41,

combinados com artigos 261 e 250 § 1º, II, “c” e artigo 251 § 2º, do Código Penal, combinados com artigo 2º da Convenção da Organização Internacional do Trabalho - OIT, sobre normas internacionais protetoras da Saúde e Segurança do Marítimo].

Justa causa significa: razão legal ou jurídica para dispensa do empregado. São considerados motivos para despedida por justa causa em navios: cometimento de algum crime, ou desordem grave que venha a perturbar a ordem da embarcação, a reincidência em insubordinação, a indisciplina ou descumprimento de deveres, embriaguez habitual, ignorância a respeito do serviço que se comprometera a executar, qualquer ocorrência que inabilite o tripulante a desempenhar suas obrigações, com exceção de que o indivíduo adoça durante aquela mesma viagem em serviço ou fora do serviço do navio.

Em quaisquer dessas circunstâncias, caberá ao demitido, somente, o recebimento do seu saldo de salário, acrescido do pagamento de férias vencidas.

Em relação a quaisquer crimes que possam vir a ser cometidos, merecem destaque, em função do grande desastre que podem gerar aos indivíduos que ali se encontram, tanto o de causar incêndio em embarcação [expondo a perigo comum a vida, a integridade física ou o patrimônio de outrem], como aquele em que for causada uma explosão através do arremesso ou simples colocação de engenho de dinamite ou substância de efeitos análogos [com vistas a que seja atingida uma embarcação]. Ambos têm penas aumentadas, devido às circunstâncias em que ocorreram: no primeiro deles [artigo 250 § 1º, alínea “c” do Código Penal], a pena passa a ser de reclusão de 4 meses a 8 anos, e multa; já no segundo [artigo 251 § 2º, também do mesmo diploma legal], aquela será de 4 anos a 8 anos de reclusão, e multa.

Além desses, são puníveis com penas bem mais brandas, duas contravenções penais, listadas no Decreto-Lei de nº 3688/41: em seu art. 32, cita-se a falta de habilitação para dirigir, em águas públicas, uma embarcação a motor; com pena de multa; e aquela do artigo 34 refere-se à direção perigosa de embarcação em águas públicas, pondo-se em perigo a segurança alheia; pena de multa ou, então, de prisão simples de 15 dias a 3 meses, em regime aberto ou semiaberto, já que se trata de contravenção, uma infração penal de menor lesividade, cumprida sem rigor penitenciário, em estabelecimento especial ou em seção especial de prisão comum.

Em situações extraordinárias de falta de fundos para conduzir a aventura marítima, o Comandante do navio estará autorizado e incumbido de tomar qualquer entre algumas das atitudes consideradas drásticas. Durante a viagem, é indispensável que aquele Capitão prove a absoluta falta de

fundos em seu poder, contudo, pertencentes à embarcação. E, ainda será totalmente imprescindível que já tenham sido pagas as soldadas.²

Assim é que se tornará possível que aquele delibere, porém, somente, se de acordo com os demais Oficiais: sobre as possibilidades de que venha a contrair dívidas, de que tome dinheiro a risco³ sobre o casco e pertences do navio e remanescentes dos fretes⁴. Até mesmo, em semelhantes condições e na total ausência de outro recurso, poderá chegar a vender mercadorias da carga, a fim de que seja efetuado reparo ou a provisão da embarcação. Entretanto, será necessário que ele declare, nos títulos das obrigações que tiver assinado, a causa de que estas procedem.

Contudo, para que alguma de tais providências autorizadas possa realizar-se, é fundamental, ainda, a ocorrência simultânea de outros fatores.

Um desses é a ausência, naquele momento, de algum dos Proprietários, Mandatários ou Consignatários do navio ou algum dos indivíduos interessados na carga; ou então, se presente algum, a ele tenha se dirigido o Capitão, sem, contudo, ter sido providenciado algo.

No entanto, terá, também, que ser lavrado, no Diário da Navegação, um termo que demonstre a necessidade da providência a ser tomada. Isso acrescido do fato de que tal justificação seja feita perante Autoridade competente da cidade portuária brasileira onde for tomado o dinheiro a risco ou serem vendidas as mercadorias, sendo por tal autoridade, julgada procedente. E em se tratando de porto estrangeiro, terá que ser apresentada ao respectivo Cônsul brasileiro [artigos 515 e 516 do Código Comercial/1850].

Contanto que não tenha havido excesso no que tange àquilo que lhe fora anteriormente instruído, assim como aos poderes inerentes à sua qualidade de Capitão, este terá direito a receber dos Donos da embarcação, uma indenização em função de todas as despesas necessárias e úteis àquela, efetuadas com recursos próprios ou alheios [artigos 520 do Código Comercial/1850].

O Comandante, enquanto parceiro e Comparte da embarcação, terá privilégios sobre o quinhão e lucros que os demais parceiros tiverem, em relação ao navio e fretes [artigo 537 do Código Comercial/1850].

Eis as atribuições, prerrogativas ou competência de um Capitão de navio:

² Considera-se soldada, a remuneração por mês, ou por viagem, ou eventual, ajustada entre o Capitão e Oficiais ou Marinheiros de uma embarcação, integrantes de sua Equipagem.

³ Tomar dinheiro a risco significa utilizar-se de contrato de câmbio marítimo ou de empréstimo de dinheiro a risco, considerando-se, por si só, o casco do navio, nu, desprovido de todos os seus acessórios como o objeto de garantia de tal contrato. Isso envolverá existência de seguro de empréstimo.

⁴ O frete se mostra como obrigação ou preço ou aluguel a ser pago ao dono do navio que irá conduzir mercadorias.

Sob pena de responder por perdas e danos que resultarem da sua falta de constante registro dos fatos e atos ocorridos, o Capitão vê-se obrigado a ter regular escrituração de tudo quanto diga respeito à administração do navio, assim como à sua navegação. E, exatamente com tal finalidade, deve fazer uso de três diferentes livros, encadernados e rubricados pela Autoridade a cargo de quem estiver a matrícula do navio [artigo 501 do Código Comercial/1850].

No Livro da Carga o Capitão, diariamente, assentará: todas as entradas e saídas da carga, com declaração específica das marcas e números dos volumes; nomes dos Carregadores e Consignatários; portos da carga e descarga; fretes ajustados; quaisquer outras circunstâncias ocorrentes que possam servir para futuros esclarecimentos. E, ainda, serão lançados: nomes dos passageiros, com declaração do local de seu destino; preço e condições da passagem; a relação de sua bagagem [artigos 502, 577, 578, todos do Código Comercial/1850, cumulados com o artigo 744 do Código Civil/2002].

No de Receita e Despesa da Embarcação, abaixo de cada um dos competentes títulos, lançar-se-á, em forma de contas correntes, tudo que o Capitão receber e despender, no que diga respeito à embarcação; abrir-se-á registro para cada um dos tripulantes, com declaração de seus vencimentos, assim como de quaisquer ônus a que se achem obrigados, além de tudo aquilo que tenham recebido por conta, de forma parcelada e antecipadamente, a cargo de suas respectivas soldadas. Se tal livro estiver conforme a matrícula e escriturado com regularidade, fará inteira fé para solução de quaisquer dúvidas que existam sobre as condições do Contrato das soldadas.

Porém, quanto àquelas quantias pagas por conta, prevalecerão, em caso de dúvida, os registros lançados nas notas assinadas pelo próprio Capitão e que serão entregues às pessoas da tripulação que assim o exigirem. Nessas notas, aparecerão declaradas tanto a natureza do ajuste [aí incluída a importância relativa ao sustento da tripulação] como o valor da soldada, além das quantias que forem sendo pagas, antecipadamente, ou seja, por conta [artigos 503 e 543 e 544, todos do Código Comercial/1850].

No Diário da Navegação, serão registradas, diariamente, todas as informações concernentes a quaisquer operações ocorridas a bordo, assim como reparos da embarcação.

Também, diariamente, aí se assentará: toda a derrota⁵ da viagem e as observações que Capitão e Pilotos obrigam-se a fazer, sempre que necessário; todos os fatos interessantes à navegação; acontecimentos extraordinários que ocorreram a bordo, especialmente: temporais, danos e avarias que o navio tiver sofrido; as deliberações que tiverem sido tomadas em consequência do acordo de todos

⁵ Entende-se por derrota da viagem, o desvio ou distanciamento da linha ou carreira da viagem a qual faz mudar a costureira rumo tomado pelo navio ou, em outras palavras, o afastamento em relação ao caminho que a embarcação estaria obrigada a seguir.

os Oficiais da embarcação, assim como os protestos⁶ que aos mesmos competem [artigo 504 do Código Comercial/1850].

Todos os protestos, assim como os processos testemunháveis formados a bordo que tendam a comprovar sinistros, avarias ou quaisquer perdas sofridas, precisarão ser ratificados através do juramento do Comandante, perante a Autoridade competente do primeiro local onde o navio atracar.

E nessa ocasião, tal Autoridade, a fim de verificar a veracidade dos fatos e suas circunstâncias, munido do Diário da Navegação, caso tenha sido salvo, interrogará aquele mesmo Comandante, assim como os Oficiais, a gente da Equipagem e passageiros que porventura haja [artigo 505 do Código Comercial/1850].

Na véspera da partida da carga de um porto, o Capitão, acompanhado do Piloto e, ainda, do Contramestre, procederá ao inventário das amarras, âncoras, velames e mastreação, apondo declaração que informe do estado em que se acharem. Aquelas mesmas pessoas acima citadas, assinarão tal inventário. E todas as alterações que quaisquer daqueles sobreditos artigos vierem a sofrer, durante a viagem, serão anotadas no Diário da Navegação, apondo-se, também, as assinaturas daquelas mesmas pessoas [artigo 506 do Código Comercial/1850].

Sob pena de vir a responder por perdas e danos, resultantes da falta por ele cometida, o Capitão é obrigado a permanecer a bordo, desde o momento em que começa a viagem de mar, até a chegada do navio a surgidouro⁷ seguro e bom porto. Vê-se obrigado, ainda, a se utilizar de quantos Pilotos e Práticos forem necessários em quaisquer locais em que os regulamentos, o uso e a prudência assim o exigirem [artigo 507 do Código Comercial/1850].

Na volta da embarcação ao porto de onde saíra, ou naquele em que largara o seu comando, o Capitão estará obrigado, dentro de vinte e quatro horas úteis, depois que der fundo,⁸ a apresentar a matrícula original na repartição encarregada da matrícula dos navios, assim como deverá declarar a respeito de toda e qualquer alteração na tripulação daquela embarcação, durante a viagem no mar, assim como, antes da saída, as ocorridas durante sua estada neste mesmo porto em que se encontrara atracado o navio.

⁶Protesto marítimo é toda declaração escrita, a fim de que ali se anotem deliberações tomadas pelo Capitão e Oficiais de bordo, ou para que, ainda, se registre qualquer eventual ocorrência que tenha se verificado durante a viagem e que seja prejudicial, isto é, que possa dar motivos a perdas ou prejuízos ao navio, a seus passageiros ou a própria pessoa do Comandante. Visa-se, assim, a ressaltar a segurança de direitos, com a assinatura de várias pessoas presentes a bordo, mas para que se autentique e produza seus efeitos legais, estará sujeito à ratificação judicial.

⁷ Entende-se por surgidouro, o local onde surgem e ancoram embarcações.

⁸ Dar fundo significa lançar a âncora da embarcação.

Passados oito dias após o referido prazo, prescreverão quaisquer procedimentos que possam ir contra as atitudes do Capitão em função de faltas por ele cometidas na matrícula, durante tal viagem.

O Capitão será multado pela Autoridade encarregada da matrícula dos navios, em determinada quantia, em reais, por cada pessoa que apresente a menos do que a quantidade que conste no cartão de tripulação de segurança, ou se não apresentar todos os indivíduos matriculados ou, então, se não fizer constar, devidamente, a razão daquela mesma falta; contudo, poderá apresentar recurso à competente Junta Comercial, atual designação do ex-tribunal do Comércio, sendo ela o órgão disciplinador da profissão mercantil, de suas atividades [artigo 512 do Código Comercial/1850].

Não se achando presentes os Proprietários, seus Mandatários ou Consignatários, ao Capitão caberá ajustar fretamentos, também conhecidos como afretamentos, segundo as instruções que tiver recebido [artigo 513 do Código Comercial/1850].

O Capitão que, nos títulos ou instrumentos das obrigações procedentes de despesas por ele mesmo feitas para o fabrico, ou para habilitação, ou, ainda, para abastecimento da embarcação, deixar de declarar a causa de que aquelas procedem, ficará, pessoalmente, responsável frente às pessoas com quem contratar. Além disso, tais indivíduos poderão ajuizar ação contra os donos do navio provando que as quantias foram, efetivamente, aplicadas em benefício da embarcação [artigo 517 do Código Comercial/1850].

Quando o Comandante não tiver conhecimento a respeito da pessoa a quem competiria receber as mercadorias transportadas, por ausência do signatário ou, mesmo, por não se apresentar o portador do Conhecimento de Transporte à ordem, aquele próprio Capitão procurará o auxílio na competente Junta Comercial, ou onde esta não existir, solicitará que a Autoridade local a quem isso competir, venha nomear Depositário para receber os gêneros e pagar os fretes devidos, por conta daquele a quem realmente aquilo pertença [artigo 528 do Código Comercial/1850].

O Capitão é, ainda, o responsável por todas as perdas e danos que sobrevierem ao navio ou à carga, por sua culpa,⁹ omissão ou, então, imperícia.¹⁰ Isto acontecerá sem prejuízo de ação criminal a que, também, poderá estar sujeito em função de sua malversação¹¹ ou, ainda, dolo,¹² já que terá cometido ato ilícito. Ele será obrigado a reparar tais danos.

⁹ Culpa é a falta cometida, em função de negligência ou de ignorância, seja através de uma ação ou por deixar de agir, enquanto teria o dever de fazê-lo, ou seja, por omissão.

¹⁰ Imperícia significa a consequência ou efeito da falta de prática ou ausência de técnicas que se mostram fundamentais ao exercício daquela profissão. É situação que poderia, facilmente, ser evitada.

¹¹ Malversação exprime a administração em que o Administrador, conscientemente, desvia valores ou subtrai bens em seu próprio benefício, lucrando, abusivamente, à custa do Dono do negócio administrado.

Sua responsabilidade civil incide, também, sobre furtos ou quaisquer danos nos objetos da carga, enquanto ela estiver a bordo, se tiverem sido praticados pelos próprios tripulantes [artigo 529, do Código Comercial/1850, c/c artigos 186,188 e 927 do Código Civil/2002].

Pela falta da exata observância das leis e regulamentos das Alfândegas e da Polícia dos Portos serão pagas, pelo próprio Capitão, todas as multas que forem impostas à embarcação.

Contudo, no tocante àquilo que vier a ocorrer com as cargas, em função daquela mesma inobservância, será o Segurador quem irá responder por tais danos.

Segurador é a pessoa que, ao aceitar promover o seguro, assumirá os riscos, tal como definidos no Contrato que elaborara, cabendo-lhe, assim, indenizar o segurado com o pagamento integral do valor segurado, desde que ocorram as circunstâncias ou eventos danosos que causaram prejuízos à coisa segurada. É, portanto, o Fiador ou Tomador dos riscos mencionados no Contrato de Seguro que servirem de base a tal convenção.

Entretanto, caberá, também, ao Comandante arcar com os prejuízos resultantes das discórdias que tiverem ocorrido durante o serviço entre os indivíduos da mesma tripulação, salvo se ele conseguir provar que, àquelas ocasiões, empregara todos os meios, considerados específicos e convenientes, para evitá-las [artigos 523 e 530 e 718, todos do Código Comercial/1850];

Sem prejuízo do procedimento jurídico que poderá vir a ocorrer, ou seja, do ajuizamento de ação criminal, o Capitão que vender o navio sem autorização especial dos seus verdadeiros Donos, ficará responsável por perdas e danos e, ainda, pelas consequências advindas da nulidade da venda que ocorrerá em seguida, exceto na situação de in navegabilidade legalmente provada [artigo 531 do Código Comercial/1850].

Note-se que situação de in navegabilidade de uma embarcação é representada pela total ausência de condições dela vir a navegar; diferentemente da situação de in navegabilidade das águas, por estas não estarem admitindo navegação, àquele momento.

Se a embarcação for fretada para determinado porto, somente poderá o Capitão negar-se a fazer tal viagem, se sobrevier peste, guerra, bloqueio ou impedimento legítimo da embarcação, sem que haja limitação de tempo para que se modifique tal circunstância [artigo 533 do Código Comercial/1850].

Se, durante a viagem, houver falecimento de algum passageiro ou tripulante, caberá ao Capitão, assistido por Oficiais da embarcação e por duas testemunhas, preferencialmente, passageiros, proceder a inventário de todos os bens que o falecido ali tiver deixado.

¹² Dolo significa a intenção criminosa em fazer o mal, o qual se constitui em crime, seja através de uma ação ou, ainda, por omissão, ao deixar de agir, enquanto deveria fazê-lo.

O Comandante colocará tudo em boa arrecadação e, assim que retornar ao porto de saída, fará entrega do inventário e bens às Autoridades competentes [artigo 534 do Código Comercial/1850].

Ao findar a viagem, estará o capitão obrigado a prestar, sem demora, contas de sua gestão ao Armador ou, então, ao Caixa do navio, em entregando o dinheiro que consigo tiver, além daqueles três livros e todos os demais documentos. E o Dono ou, então, o Caixa ver-se-á, também, obrigado a ajustar as contas do Comandante, tão logo as receba e, ainda, estará obrigado a pagar àquele, a soma que lhe for devida.

Se, contudo, houver contestação a respeito da conta apresentada, o Capitão terá direito de vir a receber, imediatamente, as soldadas vencidas, prestando fiança de as repor, se surgir a necessidade disso [artigo 535 do Código Comercial/1850].

Além das atribuições já vistas, será tanto o responsável em relação aos Afretadores, quanto ao que se referir aos Carregadores, por todas aquelas obrigações impostas a Capitães e Armadores, caso o Capitão seja o único Proprietário da embarcação [artigo 536 do Código Comercial/1850].

Finalmente, no que tange à observância das normas legais e regulamentos a que o Comandante estiver sujeito, tem-se:

O Capitão que desencaminhar Marinheiro matriculado em outra embarcação, convencendo-o e atraindo-o, arditosamente, para seu navio, será punido com multa por cada indivíduo que desencaminhar e será, ainda, obrigado a entregar tal Marinheiro à sua origem. E se a embarcação por esse desrespeito aos regulamentos deixar de fazer-se ao mar, no momento correto, o Capitão será responsável pelas estadias de demora [artigo 500 do Código Comercial/1850].

Com exceção de situação de naufrágio, não se permitirá que o Comandante abandone sua embarcação, por maior que seja o perigo que se apresente em determinado momento. E em se julgando imprescindível tal abandono, o Capitão vê-se obrigado a empregar a maior diligência possível a fim de que sejam salvos todos os efeitos do navio e da carga, dando-se prioridade aos papéis e livros do navio, dinheiro e mercadorias de maior valor.

Se apesar de toda diligência, forem roubados os objetos tirados do navio, ou se perderem aqueles que nele tiverem permanecido, sem culpa sua, aquele Comandante não será responsabilizado [artigo 508 do Código Comercial/1850].

Se não tiver existido prévia deliberação, tomada em junta composta por todos os Oficiais da embarcação e, ainda, na presença de interessados do navio ou da carga, se algum deles se achar a bordo, o Capitão sempre será onerado por desviar-se ou afastar-se da derrota. Igualmente, não haverá desculpa que o desonere do fato, se o Capitão praticar qualquer ato extraordinário que possa trazer dano ao navio ou à carga.

É relevante frisar que o Comandante terá voto de qualidade em todas as deliberações que for obrigado a tomar, porém, somente, se com a concordância de todos os outros Oficiais de bordo. Poderá, inclusive, obrar contra o vencido, debaixo de sua responsabilidade pessoal, sempre que julgar conveniente.

O Capitão terá que ser comunicado pelo Piloto sobre as razões que este último terá para julgar conveniente ou necessário que se mude o rumo da embarcação. E quando aquele se opuser, desprezando tais observações, o Piloto terá que obedecer às ordens do Comandante, sobre quem recairá toda a responsabilidade. Porém, a fim de resguardar a si próprio, o Piloto renovará sua opinião a respeito do fato, na presença dos demais Oficiais do navio e lançará seus protestos no Diário de Navegação, o qual deverá ser assinado por todos.

Contudo, se o Piloto, por imperícia, omissão ou malícia, perder ou causar dano ao navio ou à carga, estará obrigado a ressarcir o prejuízo, o que não excluirá a responsabilidade do Capitão [artigos 509, 529 e 540, todos do Código Comercial/1850, c/c artigo 932, III do Código Civil/2002].

É proibido ao Capitão entrar em porto estranho ao do seu destino; contudo, se a este for levado por motivo de força maior, estará obrigado a deixá-lo no primeiro momento oportuno, sob pena de responder pelas perdas e danos que resultarem da demora ao navio ou à carga [artigos 510 e 548, ambos do Código Comercial/1850, artigo 393, do Código Civil/2002].

Entende-se por força maior, aquilo que se verifica num fato, contudo, que acontece de forma previsível. Apresenta-se como algo estranho à vontade de alguém, porém, suas consequências seriam impossíveis de se evitar ou impedir: são situações inevitáveis.

São causas de força maior: declaração de guerra; interdito de comércio entre o porto de saída e o porto de destino da viagem; declarações de bloqueio e/ou de existência de peste no porto; proibição da admissão, em determinado porto, dos mesmos gêneros carregados no navio; detenção ou embargo da embarcação, em uma situação em que não se admite fiança ou quando for impossível dá-la, ambos, por prazo que exceda a noventa dias; inavegabilidade da embarcação, causada por algum sinistro.

O Capitão terá que se apresentar à Alfândega de cada porto brasileiro em que atracar, uma vez que proveniente de estadia em outro porto do país: a matrícula, a Guia ou Manifesto¹³ específico, caso exista, como, também, informações detalhadas sobre toda e qualquer alteração na tripulação daquele navio, durante a viagem no mar, assim como, antes da saída, as ocorridas durante sua estada naquele porto.

¹³ Guia ou Manifesto de Carga, é o documento que relaciona as mercadorias embarcadas, conforme seus destinos, e tem finalidades fiscais e administrativas, mas não comerciais. Nele, obrigatória e minuciosamente, deverão figurar todos os artigos e mercadorias, constantes do Conhecimento de Carga, a fim de que sua introdução no Brasil aconteça legalmente.

Entretanto, quando o Capitão atracar em porto estrangeiro e for proveniente de porto do Brasil, vê-se obrigado a apresentar-se, munido das mesmas sobreditas declarações, nas primeiras vinte e quatro horas úteis, ao Cônsul brasileiro ali estabelecido [artigo 511 do Código Comercial/1850].

Nos portos onde residirem os Donos do navio, Mandatários ou Consignatários, o Capitão estará proibido de fazer quaisquer despesas extraordinárias com a embarcação, sem autorização de algum deles [artigo 514 do Código Comercial/1850].

O Comandante ficará sujeito tanto ao pagamento de indenização, quanto a responder à ação criminal cabível se tomar dinheiro sobre o casco do navio e seus pertences ou, mesmo, se vier a empenhar ou vender mercadorias, fora das circunstâncias que lhe forem permitidas por este Código. Algo semelhante lhe acontecerá, se for convencido de fraude em suas contas [artigo 518 do Código Comercial/1850].

Sob pena de responder, pessoalmente, por todo o prejuízo que do ato possa resultar, o Capitão estará proibido de colocar alguma carga no convés da embarcação sem ordem ou consentimento escrito dos Carregadores [artigo 521 do Código Comercial/1850].

Se a embarcação tiver sido fretada por inteiro, só e totalmente ocupada por mercadorias de um Afretador, e o Capitão, além delas, receber carga de terceiro na embarcação, o Afretador terá direito a fazê-la desembarcar [artigo 522 do Código Comercial/1850].

Para não estar sujeito ao pagamento de frete dobrado, o Capitão ou qualquer outro indivíduo da tripulação está proibido, sob quaisquer pretextos, de carregar quaisquer mercadorias de sua conta particular na embarcação, sem consentimento, por escrito, do Armador ou dos Afretadores [artigo 523 do Código Comercial/1850].

Sob pena de correrem, unicamente, por conta do Comandante todos os riscos e perdas, de modo a pertencerem, apenas, aos demais parceiros, todos os lucros que existirem e se não houver convenção em contrário, o Capitão que navega em parceria a lucro comum sobre a carga, não poderá fazer comércio algum por sua conta particular [artigo 524 do Código Comercial/1850].

Sob pena de pertencer ao Dono do navio todo o lucro que houver, além de correr por conta do Capitão e dos Carregadores todo o risco que vier a acontecer, é proibido que o Comandante, sob quaisquer títulos ou pretextos, faça com os Carregadores, ajustes públicos ou secretos que revertam em seu próprio benefício [artigo 525 do Código Comercial/1850].

É obrigação do Comandante que, por todos os meios ditados por sua prudência, consiga resistir a todas e quaisquer violências que possam intentar-se contra a carga, a embarcação e seus pertences.

Contudo, se for obrigado a fazer entrega de tudo ou de parte daquilo acima citado e visando transparência em futuras averiguações, deverá munir-se com os competentes protestos e justificações, naquele mesmo porto ou no primeiro em que consiga atracar [artigo 526 do Código Comercial/1850].

Sob a alegação de manter a segurança do frete, o Comandante não poderá reter a bordo os efeitos da carga.

Entretanto, no ato de entrega da carga, ele terá direito de exigir dos Donos ou dos Consignatários, o depósito ou a fiança da quantia estipulada pelo frete, pelas avarias grossas e despesas a seu cargo. O embargo da carga será permitido ao Comandante, caso esse pagamento não tenha sido efetuado ou, então, se tais mercadorias ainda estiverem em poder dos Donos, ou dos Consignatários, ou ainda, se as mesmas estiverem fora das estações públicas¹⁴ ou dentro delas. Além disso, poderá requerer que ocorram suas vendas imediatas, se forem de fácil deterioração ou de guarda dispendiosa ou arriscada.

A ação de embargos prescreverá após trinta dias, sendo que a contagem iniciar-se-á no dia seguinte à data em que tiver ocorrido a última descarga [artigo 527 do Código Comercial/1850].

Se após ter sido contratado para uma viagem certa, o Capitão deixar de a concluir, sem que apresente uma justificada causa, responderá frente aos Proprietários, Afretadores e Carregadores por perdas e danos que resultarem dessa falta.

Em reciprocidade, eis o que ocorrerá ao Capitão que, sem justa causa, for despedido antes de finda a viagem contratada: receberá sua soldada por inteiro, além de ser conduzido, à custa do Proprietário ou do Afretador até o mesmo local onde começara tal viagem e, ainda será indenizado de quaisquer vantagens que, porventura, possa ter perdido em função daquela dispensa inesperada.

Contudo, se não houver ajuste em contrário, poderá ser despedido antes da viagem já iniciada e, nesta situação, não terá direito a receber qualquer indenização [artigo 532 do Código Comercial/1850].

Como exemplo, eis uma análise náutica do naufrágio do Costa Concórdia. Entretanto, tem-se que deixar claro que o entendimento completo do caso só será possível, após julgamento pelos especialistas italianos, faltando-nos, ainda, esclarecimentos importantes.

Questionam-se as alegações de que o Comandante teria navegado de forma arriscada, expondo o navio e passageiros a perigo. Não houvera, na realidade, manobra arriscada próximo à Ilha de Giglio; aquele era o rumo traçado na derrota, certamente, de forma segura. Às vezes, o caminho mais próximo de terra é o mais

¹⁴ Estação pública é entendida como uma repartição pública situada no porto, onde se terá que ir a fim de cumprir obrigação imposta por lei.

profundo e adequado. Passar próximo à ilha, não significa alterar a rota, mas adaptá-la aos objetivos dos cruzeiros, fazendo o que todos os Comandantes de navio fazem, para que seja proporcionada navegação atraente aos passageiros.

A resposta para a causa do sinistro parece estar concentrada em possíveis erros humanos ou cadeias de erros. Por alguma razão desconhecida, deve-se ter ultrapassado o ponto de guinada.

Duas manobras poderiam ter sido tentadas: uma pequena alteração no rumo, para que o navio se afastasse, aos poucos, de terra e fosse no sentido das águas seguras ou, então, uma guinada brusca com todo o leme, a fim de que se afastasse, rapidamente, do risco.

A segunda e menos recomendada fora a escolhida e as rochas fizeram um rasgo no casco: tal colisão tornara inoperantes os sistemas de governo e máquinas, enquanto o navio se deslocava para diante, em razão do seguimento.

Diante do quadro apresentado, o Comandante tinha pouco tempo para se decidir, pois o naufrágio seria iminente. Estando o navio em águas profundas, sem governo e sem máquinas, se tal acidente de navegação ocorresse naquele ponto, em razão do efeito de arrasto, haveria risco para manobra de abandono, levando para o fundo não só aqueles que estivessem a bordo, como os que já estivessem em botes. Decidiu-se, então, encalhar o navio, propositalmente [varaço]: rumar para a costa, tentando salvar vidas e a embarcação, era tudo o que se tinha para uma manobra de abandono menos arriscada para os passageiros e os tripulantes, sendo, ainda, a única chance de salvar o navio.

Em vez de naufragar, encalharia e depois, com auxílio de rebocadores seria conduzido. Essa atitude do Comandante fora absolutamente certa e marinheira, ao tentar impedir um mal maior.

Mas existira precariedade da navegação e o encalhe não tivera o sucesso esperado, pois fez com que novas avarias surgissem, de modo a que tornasse inevitável o naufrágio. Este caracterizou-se por afundamento parcial, a princípio, por alagamento e posteriormente, por adernamento.

Houve denúncia de omissão de socorro, com alegação de que houvera comunicação do Comandante, já num dos botes salva-vidas, coordenando o final da faina de abandono fora do navio. Ele teria caído n'água, no momento em que orientava a operação de descida dos botes. Mas um Oficial da Capitania de Livorno dera ordens para que aquele Capitão voltasse a bordo, de forma a coordenar os trabalhos de abandono. Sob pena de violação do princípio de presunção de inocência, ainda não se pode afirmar que houvera por parte daquele Comandante, essa atitude de não prestar ajuda a quem precisasse.

2.1.2 Comandante Como Garantidor dos Direitos Individuais a Bordo

Os direitos da pessoa decorrem de sua própria natureza humana, sendo entendidos como algo imprescindível aos homens; “são reunião de direitos [...] considerados primeiros, basilares, fundamentais da sociedade¹⁵”.

O Brasil é um Estado Democrático de Direito. A Constituição/88, a norma superior, coroou a dignidade da pessoa humana, assim como a cidadania, como uns de seus Princípios Fundamentais.

Alçara-se tal dignidade a patamar de fundamento da República, a ser entendida tal como uma pilastra da sociedade, como a verdadeira essência de cada preceito constitucional, relativo aos direitos fundamentais. É, enfim, a síntese de todos os direitos do indivíduo e base dos valores morais. Está contida na Declaração Universal dos Direitos do Homem: “o reconhecimento da dignidade. [...] é o fundamento da liberdade, da justiça e da paz no mundo¹⁶”. Salienta-se que aqueles mesmos direitos, expressos no art. 5º da CRFB/88, existem para garantir a dignidade da pessoa humana, conforme determinado no art. 1º, III, do mesmo diploma legal.

No caput do art. 5º da CRFB/88, reafirma-se a intangibilidade da vida, incluindo-se nela, as integridades física e psíquica, além da integridade moral, sendo, ainda, pressuposto de tudo aquilo que vier depois. Contudo, não basta alguém estar vivo: sua existência terá que ser digna.

Competirá ao Poder Público, através de prestação mínima dos direitos sociais, oferecer, a cada administrado seu, uma existência com qualidade, o mais possível, plena de felicidade. Significa que merecerá ter vida digna. Assim, dever-lhe-á ser concedida, satisfatória e simultaneamente, gama de direitos, tais como: à vida, à saúde, à liberdade, à educação, à moradia adequada, à fraternidade, a alimentos, a emprego remunerado, à proteção, à segurança material. É o que, se presume, caiba a qualquer cidadão usufruir em um Estado Democrático, já que é essencial a melhoria de vida de qualquer ser como pessoa humana.

No que tange ao artigo 5º, expresso na CRFB/88, ao elencar em seus inúmeros incisos, direitos individuais e coletivos, apresenta-se como tutela dos cidadãos em face de arbítrios do Poder Estatal. Em conjunto, aqueles podem ser entendidos como verdadeiro “patrimônio jurídico

¹⁵ IORIO FILHO, Rafael Mário. Universidade Estácio de Sá – Coletânea de Exercícios de Tópicos de Direito Constitucional. In: IORIO FILHO, R. M. (Org.). *Os Direitos Fundamentais nas Constituições Políticas de 1824 e 1891*. - Rio de Janeiro : [s. n.], 2009. Semana 14.

¹⁶ DECLARAÇÃO UNIVERSAL DOS DIREITOS DO HOMEM – O.N.U. – 1998.

inalienável, disponibilizado para os indivíduos que compõem o elemento humano do Estado Brasileiro¹⁷”.

É segundo essa linha de pensamento, ou seja, à luz de alguns daqueles direitos, que passar-se-á a tratar do dia-a-dia do Comandante na embarcação: os cuidados e os corretos procedimentos a serem executados em sua relação com os demais indivíduos.

O inciso I do artigo em comento estatui que, nos termos da Carta Magna, homens e mulheres são iguais em direitos e obrigações. Diz respeito ao Princípio da Isonomia.

Surge, então, a necessidade de que Comandante, Oficiais de bordo, assim como a Equipagem, Armador, Prepostos e Mandatários ou Consignatários sejam tratados, igualmente, sem distinção de sexo ou quaisquer outras, com a dignidade e o respeito que a todos são devidos. É relevante salientar que ali, literalmente, “estão todos no mesmo barco”, em um trabalho de equipe, em busca de um objetivo comum e com deveres a serem cumpridos, satisfatoriamente, por todos. Se acontecer algo de ruim, de anormal, é quase certo que todos sairão afetados.

Ademais, o artigo 461, da CLT, em seu caput e no seu § 1º estabelece que, sendo idêntica a função exercida, a todo trabalho de igual valor, aquele executado com igual produtividade e mesma perfeição técnica, entre pessoas cuja diferença de tempo de serviço for igual ou menor que dois anos, prestado ao mesmo empregador, na mesma localidade, corresponderá um igual salário, sem distinção de sexo, nacionalidade ou idade.

E os artigos 377 e 381 e 373-A, todos, também da CLT, deliberam que a adoção de medidas de proteção ao trabalho das mulheres é algo considerado como de ordem pública, em hipótese alguma, justificando-se a redução de salários. E que o trabalho noturno das mulheres terá salário superior ao diurno, no mínimo, em vinte por cento, sendo que a hora noturna terá cinquenta e dois minutos e trinta segundos. Ainda, naquele último dispositivo citado, aparece série de vedações, visando ao estabelecimento das políticas de igualdade entre homens e mulheres, particularmente, as destinadas a corrigir distorções a respeito desse assunto.

O inciso II tanto está relacionado ao princípio da legalidade, como ao da liberdade: ninguém será obrigado a fazer ou, mesmo, deixar de fazer algo, senão em virtude da lei.

Cada um, somente, deverá fazer aquilo que a ele compete, mas que o faça de uma forma lícita.

O Capitão tem poder sobre todos, na sua embarcação. Cabe a ele, então, oferecer condições adequadas de trabalho a todos e exigir de sua tripulação, apenas, o que tiver em consonância com a lei.

¹⁷ MOTTA FILHO, Sylvio Clemente da. *Direito Constitucional: teoria, jurisprudência e 1000 questões* / Sylvio Clemente da Motta Filho e William Douglas Resinente dos Santos. - 13 ed. rev., ampl. e atual. até a Emenda Constitucional nº 40/2003. - Rio de Janeiro: Impetus, 2003, p. 73.

Ele deverá agir, segundo a situação, com o rigor que o momento exija, porém, sem se esquecer do senso geral de segurança, de fraternidade, de bondade, de amizade e de solidariedade que deverão prevalecer, sempre.

As pessoas têm o direito de fazer tudo aquilo que as leis permitem. Entretanto, para que não se venha a ferir direito alheio, há limites para a liberdade de cada um. E tais limites deverão ser obedecidos, visando-se obter um satisfatório convívio social.

O inciso III trata da tortura, assim como de tratamento desumano, degradante, a que ninguém poderá ser submetido. Em relação à atitude do Capitão, neste sentido, pode-se citar que deverá exigir que sejam preservados a própria embarcação e, principalmente, os camarotes, em ótimas condições de higiene, assim como a cozinha e o refeitório. Tais circunstâncias ajudam a que sejam mantidos a vida, a saúde e o bem-estar de cada um, uma vez que existe o direito de conviver com os demais, em ambiente limpo, saudável.

Além disso, tem-se que citar a questão da segurança dos passageiros daquela embarcação. Trata-se de uma área, relativamente, reduzida para cada uma das pessoas que ali passa vários dias, a trabalho. É importante que os comandos e decisões do Capitão sempre demonstrem o seu bom senso, seu equilíbrio, sua capacidade, sua experiência, sua segurança em ditar ordens, sua humildade perante os demais, apesar da função por ele exercida, a fim de que todos consigam perceber que, a cada momento, a vida de cada um não se encontra em risco.

Importante, também, é a forma de tratamento digno, respeitoso, educado que todos devemos em relação aos outros. O Capitão tem a obrigação de ser líder, perante os demais e, jamais, poderá vir a ofender, humilhar, dar tratamento cruel, usar de violência física, agressão ou de abuso de poder para com algum de seus subalternos ou outras pessoas a bordo.

Em relação aos alimentos e à água potável que serão servidos a bordo, precisa-se verificar seu estado geral, assim como as datas de validade dos mesmos.

Quanto ao inciso VIII, tem-se que ninguém poderá ser privado de seus direitos em função da crença religiosa que professe ou das suas convicções filosóficas ou políticas, salvo se as invocar para eximir-se de obrigação legal a todos imposta e recusar-se a cumprir prestação alternativa, fixada em lei.

Isso deve ser entendido como um prolongamento do inciso VI que estatui ser inviolável a liberdade de consciência e de credo. Em função disso, todos os direitos advindos dessas liberdades têm que ser respeitados, assegurados, salvo se forem invocados para que alguém tenha vantagens sobre as demais pessoas ou tente livrar-se de obrigação legal e razoável que lhe fora imputada.

Em todos os momentos em que estiver nesta função, o Comandante, sempre, deverá agir em conformidade com a lei.

O Capitão não deverá tolher o caminho de outrem e nem interferir ou violentar as ideias dos demais indivíduos, a fim de não afastá-los de um sadio estado mental, assim como de suas próprias concepções e convicções políticas, filosóficas e religiosas.

No tocante ao inciso X, são invioláveis a intimidade, assim como a privacidade, a honra e a imagem das pessoas, assegurando-se o direito ao recebimento de indenização pelo dano moral, quando o desconforto sentido ainda for acompanhado de angústia, com verdadeira dor n'alma, ou material, se houver perda patrimonial, decorrente de tal violação.

O homem é ser gregário e cada um faz jus a ser respeitado pelos seus semelhantes, com vistas à conservação de um saudável relacionamento, tão necessário à coexistência pacífica naquela "reduzida nação flutuante". E é em nome disso, que se deve respeitar os sentimentos de confiança, de afeição e de cordialidade existente entre pessoas.

E quanto à honra, pode-se defini-la como o sentimento de dignidade própria que leva o indivíduo a procurar merecer a consideração alheia.

O direito à honra tem cunho moral, sendo inerente ao homem. Poderá relacionar-se à honra externa, a que refletirá aquilo que a coletividade pensa acerca de determinada pessoa : sua boa imagem perante os outros, seu prestígio, a estima que a cerca nos ambientes em que vive; contudo, haverá, ainda, a interna, a que refletirá a opinião que cada um tiver a respeito de si mesmo.

As violações à honra, à reputação, à imagem de uma pessoa, através da maledicência, por exemplo, direcionada a um só indivíduo ou, mesmo, a um grupo, poderá acarretar àquela, nocivas consequências pessoais, tais como: humilhações, imensuráveis constrangimentos, vergonha, aniquilamento, abalos no seu conceito profissional, além de outros.

A honra deve ser encarada como algo intocável.

Dever-se-á proteger a reputação de outrem, a fim de que seja, também, preservada sua dignidade humana.

Em questões de honra, jamais, se deverá transigir e caso ocorra tal afronta, a vítima, indignada, ver-se-á imbuída do propósito de provar que nenhuma daquelas infâmias é verdadeira. Mas isso é uma árdua tarefa e, dificilmente, sairá ilesa de todo esse martírio que lhe fora, inadvertidamente, imposto. Se qualquer daquelas violações for provada, ser-lhe-á permitido receber indenização por danos materiais e/ou morais.

Segundo o inciso XI, a casa é asilo inviolável da pessoa, ninguém nela podendo penetrar sem consentimento do morador, salvo em caso de flagrante delito ou desastre, ou durante o dia, por determinação judicial ou, ainda, para prestar socorro.

Isso, também, se aplicará ao navio, pois onde tal embarcação estiver matriculada, aí, será considerado o domicílio do mercante. Nesse sentido, também se torna proibida a entrada de pessoas,

no camarote de cada um, sem autorização deste, salvo naquelas situações acima citadas. É nesse local que haverá garantia de que cada um possa vir a exercer, plenamente, sua capacidade de autodeterminação.

É importante salientar que, ao viver abaixo do mínimo desejável de dignidade humana, uma pessoa terá afetada a sua cidadania, tendo em vista que, aquém daquele patamar, ainda quando haja sobrevivência, não existirá dignidade.

No que tange ao inciso XII, salvo no caso das comunicações telefônicas por ordem judicial, nas hipóteses e na forma estabelecidas pela lei para fins de investigação criminal ou instrução processual penal, é inviolável o sigilo das demais comunicações telefônicas, das comunicações telegráficas, de dados e da correspondência.

É proibido o “grampo” nas comunicações, assim, como as formas de violação de correspondências, sem conhecimento daquela pessoa que estiver sendo prejudicada.

Pelo fato de ser livre o exercício de qualquer trabalho, profissão ou ofício, desde que atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer em relação a cada um deles, tal como afirma o inciso XIII, o Comandante é obrigado a receber em seu navio, pessoas de ambos os sexos, para que ocupem as funções requeridas para Oficiais de bordo, sem que possa utilizar-se de qualquer discriminação a respeito.

Porém, vale ressaltar que em se tratando do pessoal da Equipagem, ele poderá escolher os indivíduos com quem deseje trabalhar e recusar outros.

Percebe-se, portanto, que o Comandante, função, somente, atribuída a um Oficial de Pilotagem, é a mais alta Autoridade a bordo de uma embarcação. Sendo responsável pelo navio, pela sua carga e por todos seus passageiros, cumpre ocupar-se tanto das tarefas administrativas como práticas, relativas aos códigos internacionais de segurança, assim como ao controle e à atualização dos documentos oficiais. Ele efetua ligação com o Armador, a quem representa, com o Afretador, com o agente marítimo, Mandatário, e com as Autoridades Marítimas e deverá ser capaz de transmitir ordens claras e objetivas a seus subordinados.

Poderá delegar algumas responsabilidades a outro Oficial, o Imediato. Entretanto, deverá estar sempre presente na ponte de comando do navio, na ocasião das chegadas e partidas dos portos e nas passagens difíceis. Caberá, apenas, a ele, a decisão final de abandono do navio.

Eis, a seguir, a decisão acerca de clandestinos a bordo, demonstrando a atitude do Comandante diante daquela circunstância, dizendo respeito ao expresso no inciso III, do artigo 5º da CRFB/88.

N/M “ELENI M”. Presença de clandestinos a bordo. Deficiência de vigilância. Condenação.

Vistos, relatados e discutidos os presentes Autos.

No dia 5 de dezembro de 2007, cerca das 11h, o N/M “ELENI M”, saiu do Porto de Lagos, Nigéria, com destino ao Porto de Rio Grande, RS. No quarto dia de viagem a tripulação descobriu a existência de seis clandestinos a bordo, na caixa de inspeção do leme, sendo recolhidos e alimentados.

No Inquérito, realizado pela CPRS, foram ouvidas duas testemunhas, elaborado Laudo Pericial e juntada a documentação de praxe.

Theodoro Dimitsanos, Comandante do M/N “ELENI M”, depois de prestar o compromisso de dizer a verdade, disse que saiu do Porto de Lagos, Nigéria, no dia 5 de dezembro de 2007, aproximadamente às 11h, com destino ao Porto do Rio Grande, RS, Brasil e no dia 9 de dezembro, encontrava-se em sua cabine, trabalhando os documentos do navio, pela manhã, quando a tripulação ouviu barulhos no navio e começou um serviço de busca onde o Chefe de Máquinas, Sr. Cayaban Marcelino Jr., encontrou seis clandestinos, na parte externa do navio na caixa de inspeção do leme, que após deixarem o local foram recolhidos e devidamente alimentados, encaminhados a uma cabine, onde permaneceram sobre vigilância até a chegada ao Porto de destino, a seguir os clandestinos foram interrogados sobre as suas nacionalidades, nomes e quais seriam as intenções dos mesmos; que fizeram buscas por duas vezes antes da saída, a fim de coibir a prática ilícita de entrada de clandestinos a bordo, mas, nada foi detectado pelo fato de os clandestinos se encontrarem na parte externa do navio; que os procedimentos de segurança adotados pelo navio, de forma a coibir as práticas ilegais, em especial, a entrada de clandestinos a bordo, de acordo com a lei internacional, é manter três vigias a bordo, um na ponte, um andando e outro identificando a todos que sobem a bordo, porém pelo fato do Porto de Lagos ter baixo nível de segurança, os agentes do navio pagavam mais seis vigias que ficavam no interior do navio; que após a saída do porto, antes de empreender a viagem, não foi realizada nenhuma vistoria e nem lavrado no Diário de Navegação o Termo de Buscas de Clandestinos e de Mercadorias Ilegais; que não sabe informar se os clandestinos obtiveram ajuda, para a entrada no Porto e posteriormente ao navio; que o navio não retornou ao porto de partida para deixar os clandestinos com as autoridades policiais porque já estavam viajando há quatro dias do porto de origem; que não houve maus tratos aos clandestinos; que não houve participação da tripulação, direta ou indiretamente, para que os clandestinos entrassem a bordo; que só tomou conhecimento da presença dos clandestinos no dia 9 de dezembro de 2007, aproximadamente às 08h15min, após quatro dias de viagem; que entrou em contato com o armador/proprietário do navio que determinou que os clandestinos fossem respeitados, seguir a lei internacional relativa a clandestinos e manter os planos de segurança; que os clandestinos ficaram alojados numa cabine fechada a chave, sobre constante vigilância; que na sua opinião os clandestinos entraram a bordo auxiliados por um pequeno barco e não houve falha por parte dos tripulantes que tenha concorrido para entrada dos clandestinos; foi informado pelo porto que o ISPS-CODE operava no nível um, pois apesar de ser um porto fechado, tem um baixo nível de segurança; que a presença dos clandestinos não representou risco para a segurança da embarcação, das vidas e fazendas de bordo.

Alfonso G. Alinsod, Chefe de Máquinas do M/V “ELENI M”, depois de prestar o compromisso de dizer a verdade, disse que saiu do Porto de Lagos, Nigéria, no dia 5 de dezembro de 2007, aproximadamente às 11h, sem carga, com destino ao Porto do Rio Grande, RS, Brasil, e no dia 9 de dezembro, pela manhã, escutou uns ruídos

estranhos, saiu para convés na parte de popa e o barulho parou, se dirigiu ao 2º Chefe de Máquinas perguntando se havia algum trabalho programado para o navio, e lhe perguntou de onde estava vindo aquele ruído, que novamente se ouvia, foram em direção ao barulho, que aumentava, informando em seguida, ao Comandante, que com o restante da tripulação e se dirigiram ao local onde vinha o barulho, a tampa de abertura da caixa de inspeção do leme, Comandante ordenou que os clandestinos subissem, receberam alimentação e foram levados para uma cabine fechada, onde permaneceram sob vigilância; que os procedimentos de segurança adotados pelo navio, quando nos portos, de forma a coibir as práticas ilegais, em especial, a entrada de clandestinos a bordo, de acordo com a lei internacional, é manter três vigias a bordo, um na ponte, um andando e outro identificando a todos que sobem a bordo, porém pelo fato de o Porto de Lagos ter baixo nível de segurança, os agentes do navio pagavam mais seis vigias que ficavam no interior do navio, que não sabe informar se os clandestinos obtiveram ajuda, para a entrada no recinto do porto e posteriormente ao navio; que não houve maus tratos aos clandestinos; que não houve participação da tripulação, direta ou indiretamente, para que os clandestinos entrassem a bordo; que só tomou conhecimento dos clandestinos no dia 9 de dezembro, aproximadamente às 08h15min, após quatro dias de viagem; que os clandestinos ficaram alojados numa cabine fechada, sob constante vigilância de um tripulante; que não sabe informar e nem tem idéia de como ocorreu a entrada dos clandestinos a bordo; que não houve falha por parte dos tripulantes que tenha concorrido para entrada dos clandestinos a bordo.

O Laudo Pericial concluiu que a causa determinante do fato da navegação, qual seja, a presença de clandestinos a bordo do N/M “ELENI M”, de bandeira de Malta, no dia 9 de dezembro de 2007, aproximadamente às 08h15min, deveu-se a falha na execução das medidas preventivas de segurança por parte do Porto de Lagos, Nigéria, pois aquele porto possui um nível de segurança muito baixo, haja vista os clandestinos terem vindo a bordo de um barco remando, subiram no leme do navio sem serem vistos e por falhas de segurança do próprio navio, que embora tenha tomado providências no sentido de coibir a prática de clandestinos a bordo, não foram capazes de impedir o acesso dos mesmos ao compartimento do leme da embarcação.

No Relatório o Encarregado do Inquérito concluiu que:

I) Fatores que contribuíram para o fato:

a) Fator humano – não foram encontrados elementos que apontem este fator, do ponto de vista bio-psicológico, como contribuinte para a ocorrência do fato da navegação em estudo.

b) Fator material – não foram encontrados elementos que apontem este fator, do ponto de vista estrutural da embarcação, estado de conservação e manutenção dos diversos materiais e equipamentos de bordo e falta de inadequabilidade dos mesmos como concorrente para o fato da navegação.

c) Fator operacional – não há evidências que apontam este fator como contribuinte, haja vista que de acordo com o depoimento do Comandante do navio todas as precauções foram tomadas para evitar a entrada de clandestinos que permaneceram escondidos na parte externa do navio.

II) Que os clandestinos, apesar dos alegados esforços do Comandante do navio quanto à segurança e vigilância para coibir as práticas ilegais, em especial, a entrada de clandestinos a bordo, se esconderam na caixa de inspeção de leme e foram descobertos no dia 9 de dezembro, após busca determinada pelo Comandante, ao receber um comunicado do Sr. Alfonso G. Alinsod, de que havia percebido barulho na popa do navio.

III) Que não há possíveis responsáveis a apontar, pois embora tenha ocorrido falhas no estabelecimento da segurança, por parte da tripulação do N/M “ELENI M”, que não foi capaz de impedir a entrada dos clandestinos a bordo, antes da saída do Porto de Lagos, Nigéria, não ficou caracterizada a participação de qualquer membro da tripulação no fato em estudo; considerando-se o mesmo, tipificado no art. 15, letra “F”, da Lei nº 2.180/54: “o 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”.

Sejam os presentes Autos conclusos ao Sr. Capitão dos Portos, para os fins de direito.

A Procuradoria Especial da Marinha ofereceu representação em face do Comandante do N/M Theodoros Dimitsanos, com fulcro no art. 15, alínea “e”, da Lei nº 2.180/54.

Na defesa o Representado alegou que apesar da Douta Procuradoria Especial da Marinha afirmar às fls. 156/157 que o ingresso dos clandestinos a bordo do N/M “ELENI M” se deu por negligência na segurança da embarcação por parte da tripulação, cujo principal responsável era o Capitão do navio, tal afirmação é facilmente impugnável pelas razões a seguir:

O Laudo Pericial afirma à fl. 139 que houve “falha nas medidas de segurança preventivas por parte do Porto de Lagos, Nigéria, pois aquele porto possui um nível de segurança muito baixo, haja vista os clandestinos terem vindo de barco remando (...)”.

Destarte, o fato de os clandestinos terem logrado êxito em alcançar o navio nada tem relacionado com qualquer conduta do Capitão, comprovando a ausência de nexos de causalidade entre a conduta deste e o fato da navegação, afastando sua responsabilidade.

Ora, sabe-se que o ofício de Capitão o torna responsável principal pelo que acontece a bordo da embarcação que está sob seu comando e não pelo que acontece fora dela.

Ademais, de acordo com o depoimento das testemunhas e dos próprios clandestinos, estes últimos estiveram escondidos na caixa de inspeção do leme, parte externa do navio, o que fez com que, ainda que a vigilância tenha sido realizada com diligência, aumentasse a dificuldade de encontrá-los. Provavelmente, se os clandestinos permanecessem em silêncio jamais teriam sido encontrados. No entanto, assim que foram perceptíveis ruídos estranhos, o Capitão do navio determinou busca diligente em toda embarcação.

Vale ainda lembrar que o ora Representado por esta Defensoria, o Sr. Theodoros Dimitsanos, exerce o ofício de Capitão há vinte e cinco anos, o que lhe confere bastante experiência sobre comando de embarcações e suas medidas de segurança.

Logo, torna-se inconteste a inexistência, no caso em tela, de um dos requisitos essenciais para a configuração da responsabilidade civil subjetiva, qual seja a culpa dos agentes, e para a caracterização da responsabilidade civil objetiva, qual seja o nexos causal entre a ação do agente, neste caso o comando da embarcação dentro dos limites de suas atribuições e responsabilidades, e o dano causado, tendo em vista que tomou todas as precauções necessárias para evitar o ingresso dos clandestinos na embarcação.

Na fase de instrução nenhuma prova foi produzida.

Em alegações finais, manifestaram-se as partes.

De tudo o que consta nos presentes Autos, verifica-se que a causa determinante do fato da navegação, caracterizado com presença de seis clandestinos a bordo de N/M foi a falta de vigilância adequada por parte da tripulação do navio.

A unanimidade da prova produzida nos Autos demonstrou a precariedade de vigilância do Porto africano que permitiu a presença de clandestinos no local, procedentes de uma pequena canoa.

Como também restou provado o descumprimento do ISPS-CODE pela parte do navio, apontando a responsabilidade de seu Comandante ora representado, já que não exigiu que sua tripulação realizasse uma vigilância eficiente a bordo, principalmente por tratar-se de Porto que reconhecidamente se pratica tais atitudes.

Diante do exposto e tendo-se em vista que as razões de defesa não deram conta de afastar a responsabilidade do Representado, deve ser julgada integralmente procedente a representação, diante da atitude imprudente do Representado, contribuindo para a eclosão do fato ora sob julgamento.

Assim,

A C O R D A M os Juízes do Tribunal Marítimo, por unanimidade: a) quanto à natureza e extensão do fato: presença de seis clandestinos a bordo de N/M; b) quanto à causa determinante: ação dolosa dos clandestinos e falta de vigilância adequada por parte da tripulação de N/M; c) decisão: julgar o fato da navegação, previsto no art. 15, letra “e”, da Lei nº 2.180/54, como decorrente da imprudência do representado Theodoros Dimitsanos, condenando-o à pena de repreensão e custas. (Processo nº 23.546/2008 julgado pelo Tribunal Marítimo, Acórdão).

2.2 O Mar Como Pano de Fundo Para Realização de Contratos

2.2.1 Princípio da Probidade e da Boa-fé Objetiva em Contratos

Desde 1988, vive-se sob a égide de uma Lei Maior que, pelos seus atributos, é considerada como Constituição Cidadã.

Percebe-se que tanto a Justiça quanto o bem-estar sociais, por todos desejados, ainda serão encarados como objetivos da ordem social, assim como valores supremos da sociedade.

Também em relação aos contratos, no Brasil, podem-se sentir resultados em consequência dessa era de bem estar da sociedade, na medida em que se procura deixar o aspecto individualista do direito e, simultaneamente, reconhecer a existência de uma influência social bastante presente.

Os Poderes Executivo, Legislativo e Judiciário, especialmente nessa última década, têm procurado trabalhar de forma harmônica no sentido de oferecer oportunidades melhores a quaisquer

pessoas, priorizando o respeito aos direitos de cada um e aos direitos sociais, além de procurar dar meios a que se consiga encontrar soluções pacíficas para os conflitos que surjam.

O Código Civil de 2002 trouxe alteração significativa ao inserir o princípio geral do direito, conhecido como o da Probidade e da Boa-Fé Objetiva, na legislação pátria, promovendo aparecimento de novas relações contratuais na vida civil, a exigir os valores culturais de respeito, lealdade, integridade, ética, confiança, assistência, informação adequada, confidencialidade, sigilo; ou seja, o comportamento honesto, reto, probo de todos aqueles que contratam. Tal princípio é uma das bases de sustentação dessa nova teoria contratual, no Brasil.

É fundamental que, desde o advento da CRFB/88, em que há novos objetivos fundamentais a serem perseguidos, a interpretação dos contratos também deva ocorrer de maneira contextualizada, observando-se o direito das partes, a fim de que seja fomentada a Justiça social que o Estado deseja obter.

Segundo a civilista Teresa Negreiros “a boa fé objetiva, como dever jurídico que é, obriga a uma certa conduta em vez de outra, não se limitando a operar como uma justificativa para um determinado comportamento” (NEGREIROS, 1998, p. 15)¹⁸.

Aquilo já faz parte, há algum tempo, da doutrina alienígena: na Alemanha, Itália, Espanha, Portugal, França, Suíça e em outros países. Atualmente, tal relevância é, também, reconhecida no Brasil.

Eis o que afirma, contudo, Cláudia Lima Marques: “o elemento confiança assume especial relevo, especial significação, na medida em que tutela os interesses das partes contratantes, permitindo a responsabilização daquele que, por seu comportamento na sociedade, fez nascer no outro contratante, a justificada expectativa no cumprimento de determinadas obrigações” (MARQUES, p.104).

A boa-fé objetiva se diferencia de outra, conhecida por subjetiva, relativa a um estado psicológico assumido pelo indivíduo, no que diga respeito a uma situação vivida por ele.

Todavia, em seu conjunto, o Magistrado e Professor Carlos Santos Oliveira assim considera: “os detentores de direitos subjetivos têm a obrigação de agir com lealdade, mantendo postura retilínea ao contratarem” (OLIVEIRA, 2003, p. 323-324).

E, mais adiante, cita o que escrevera Antonio Cordeiro: “a boa fé objetiva, como cláusula geral, é conceito jurídico indeterminado, tendo incidência sobre todo o ordenamento jurídico,

¹⁸ NEGREIROS *apud* OLIVEIRA, Carlos Santos. *O Novo Código Civil Comentado*. In : MELLO, C. M. (Org.). v. 1: Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 2003, p. 324.

regulando as relações contratuais em todas as suas fases, ou seja, desde a fase pré-contratual, até o esgotamento da execução do pactuado” (CORDEIRO, 1997, p. 649).

Ainda continua, agora, em relação a esse ponto polêmico sobre o que vem determinado pelo Código Civil/2002: “O artigo 422 prevê a necessidade de observação do Princípio da Proibição e da Boa Fé, nas fases de conclusão e execução do contrato”(OLIVEIRA, 2003, p. 324).

Da forma como o dispositivo 422 foi elaborado pelo legislador civil, o Código Civil Brasileiro não expressa que tenha que ocorrer a boa fé na fase pré-contratual, a fase das entabulações iniciais, bem como na fase pós-contratual, que é a fase posterior à execução do contrato (AZEVEDO, 2000, p. 4 - 5).

Contudo, no entendimento de Regis Richter Pereira, ambas deveriam estar previstas, pois as negociações contratuais modificam substancialmente a natureza da relação que as partes negociantes travam em sociedade. Existe, aí, o dever genérico de não causar danos a outrem, fazendo surgir, também, outros deveres que são típicos de relações jurídicas contratuais, havendo com relação a estes, a incidência do princípio da boa-fé objetiva, como norma de conduta a orientar as partes envolvidas nas negociações contratuais (PEREIRA, 2001, p. 88-89).

Portanto, a boa-fé objetiva significa, assim, um proceder ético, honrado, retilíneo em resposta a um dever de conduta exigível acerca daquelas obrigações que tiverem sido, previamente, assumidas com outrem.

2.2.2 Acordos e Convenções Internacionais

A Marinha Mercante, adstrita ao âmbito civil da Marinha, é conjunto das organizações, embarcações, pessoas, como já dito, além de outros recursos dedicados às atividades marítimas, fluviais e lacustres. Estará tanto sujeita a regulamentações internacionais, como nacionais, particularmente, no que diga respeito aos seus navios.

É necessário, ainda, ressaltar que o artigo 178 da CRFB/88 foi alterado pelo artigo 1º da Emenda Constitucional de nº 7, de 1995.

Passou a vigorar que lei ordinária disporá sobre a ordenação de transporte aquático, devendo-se, em relação a do transporte internacional, observar os acordos firmados pela União Federal, atendido o Princípio da Reciprocidade.

Segundo esse Princípio, haverá igualdade ou identidade de direitos, de obrigações ou de benefícios, em função de acordos, convenções ou tratados assinados entre países soberanos. É assim

que se poderão estabelecer favores ou benefícios idênticos acerca do intercâmbio comercial ou a respeito do tratamento especial, dispensado aos indivíduos dos respectivos países.

A Organização das Nações Unidas engloba uma série de Organizações Internacionais, cada uma delas se ocupando de diferente assunto.

A “International Maritime Organization”, IMO, tem jurisdição em todo o mundo e é agência especializada, reguladora consultiva da navegação marítima. Em 1948, na cidade de Genebra, Suíça, houvera conferência para que se procurasse estabelecer tal Organização, a fim de que se lidasse com o transporte internacional e que fosse responsável pela segurança da navegação e pela prevenção da poluição marítima, causada por navios.

E foi através dela que ocorreu a “Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos do Mar”, UNCLOS, que em 2012, após trinta anos, com participação de mais de cento e cinquenta países, inclusive o Brasil, já realizava sua 3ª Conferência. Essa teve como tema “Uma Constituição para os Oceanos”, a fim de que se estabelecesse instrumento abrangente de todos os aspectos relacionados aos oceanos e mares: em consagrando a noção de que todos os problemas do espaço oceânico estão inter-relacionados, seria óbvio que fossem abordados como um todo.

Assim, firmaram-se regras para reger todas as utilizações dos oceanos e seus recursos no mundo: definição e delimitação dos territórios marítimos, controle da poluição marinha e preservação ambiental, investigação científica marinha, desenvolvimento das atividades econômicas e comerciais, transferência de tecnologia e a resolução de disputas envolvendo tal ambiente. Vigora no Brasil pelo Decreto nº 1530/95.

Salienta-se que a adoção de uma convenção marca, apenas, a conclusão de etapa de um longo processo. No Brasil, antes de sua entrada em vigor, como lei, ou seja, que se torne obrigatória, apesar de sua ratificação, terá que ser, formalmente, aceita pelo Governo brasileiro.

A União Federal firmou, dentre alguns outros, os seguintes Acordos e Convenções internacionais em relação à Marinha Mercante: Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, SOLAS; Convenção sobre o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, COLREG; Convenção Internacional sobre Padrões de Instrução, Certificação e de Serviço de Quarto para os Marítimos, STCW.

A Convenção SOLAS é considerada como o mais importante dos Tratados Internacionais relativos à segurança dos navios mercantes. Já houve várias versões da SOLAS, sendo que a primeira delas, assinada em 1914 e com entrada em vigor em 25/05/1980, fora consequência direta do acidente com o Titanic e a mais recente, data de 1974, ano em que fora, profundamente, revista.

Alguns anos após, deu-se sua emenda pelo PROTOCOLO SOLAS 1988, a fim de que houvesse introdução do HSSC, Sistema Harmonizado de Vistoria e Certificação, passando a ser

conhecida, desde então, por SOLAS 1974/1988. Assim consolidada, já com suas várias emendas que entraram em vigor, internacionalmente, até 01/07/2004, tanto quanto com seu PROTOCOLO, fora aprovada, através do Decreto-Lei de nº 645/09, pelo Congresso Nacional Brasileiro.

Tem por finalidade definir padrões mínimos, tanto para construção de navios, como, também, para dotação de equipamentos de segurança e de proteção para procedimentos de emergência e para as inspeções e emissões de certificados.

Desejando-se manter alto nível de segurança no mar, criou-se o COLREG, que tem, por finalidade, determinar regras, tanto para que se venha a evitar colisões nos oceanos e mares, quanto definir direitos de passagem, assim como estabelecer procedimentos em canais e esquemas de separação de tráfego.

No Brasil, fora promulgada pelo Decreto de nº 80.068 de 02/08/77. Contudo, através de Resolução, fora adotada, em 2007, nova Emenda à Convenção, a qual entrara em vigor, internacionalmente, a partir de dezembro/2009. A Portaria nº 10 de 05/12/2011 da Sec-IMO fora publicada pelo Diário Oficial da União, D.O.U., dando publicidade ao novo texto dessa Convenção.

No Brasil, fora promulgado o STCW pelo Decreto de nº 89.822 de 20/06/84. Em 27/01/12, através do D.O.U., pela Portaria de nº 2/Sec-IMO, dera-se publicidade a esta Convenção, agora, consolidada, já com inclusão das emendas que, internacionalmente, teriam entrado em vigor até 01/01/2012.

Tem, por propósito, estabelecer padrões internacionais tanto ao treinamento dos marítimos, quanto ao serviço de quarto nos navios e, ainda, quanto à emissão de certificados de qualificação para funções a bordo, inclusive, estabelecendo vários níveis de certificação para Comandantes, em função da tonelagem da arqueação bruta da embarcação.

2.2.3 Direito Comercial Marítimo

O Direito Comercial é formado por princípios e normas que decorrem da prática de atos do comércio. E o Direito Comercial Marítimo, também conhecido por Direito Marítimo Privado, como um de seus ramos que é, tem por objeto regular atos e os contratos gerados através do comércio realizado sobre águas navegáveis, tanto relativos à navegação marítima, ocorrida em águas marítimas ou nos oceanos, como às pessoas que a praticam, assim como às embarcações destinadas a tal navegação. Englobará, portanto, regras próprias àquele tipo de comércio citado, tanto oriundas de específicas leis nacionais, quanto de tratados ou convenções e, ainda, de usos comerciais.

Apesar do navio mercante, aquele de alto bordo, empregado na navegação marítima com vistas ao comércio, poder transportar, essencialmente, cargas e mercadorias várias, também há outros

próprios à condução de passageiros e, ainda, os mistos. Este trabalho, entretanto, trata daqueles a que primeiro se referira.

Salienta-se que qualquer embarcação mercante brasileira é considerada como porção flutuante do território nacional, de propriedade de um só indivíduo ou, ainda, pertencente a uma empresa, também, brasileira e, por isso, capaz de receber proteção de suas leis, assim como a elas estará sujeito. Possuirá um domicílio, correspondente ao porto de sua matrícula, que, por sua vez, estará relacionado ao domicílio daquele de quem ela for propriedade.

2.2.3.1 Gestão Comercial ou de Negócios: Atribuições do Gestor

Entende-se por Gestão comercial, a administração oficiosa de negócio alheio, isto é, aquela não autorizada previamente. Trata-se da intervenção oficiosa de alguém, o Comandante do navio ou, podendo, ainda, ser o Caixa, em negócio de outrem, Armador ou Proprietário daquela embarcação, para os gerir ou administrar, excepcionalmente, sem que tenha, para isso, qualquer Mandato ou representação legal do Dono do navio.

É conhecido por Administrador, Gestor ou Gerente, aquele que administra; porém, na embarcação, será o Capitão, o encarregado de efetuar operações, no papel de Caixa do navio. Haverá uma deliberação espontânea do Gestor, em benefício dos interesses do administrado.

Ressalte-se, contudo, que será Gestão de negócios, somente, até o momento em que o Armador, em função do proveito que tirou dela, reembolsá-lo das despesas que o Gestor tiver. Após ser ratificada, tal Gestão, antes oficiosa, transformar-se-á em puro, simples e perfeito Mandato, com efeito para retroagir pela ratificação a qual tem, exatamente, a função de aprovar tudo o que fora feito.

Abaixo, eis o que especifica o Código Civil/2002, acerca da Gestão do negócio marítimo, executada pelo Gestor.

Aquele que intervir na gestão de negócio alheio, sem autorização do interessado, dirigi-la-á segundo os presumíveis interesse e vontade do seu Dono, tomando-se o responsável no que se referir a este e as outras pessoas com quem tiver tratado [artigo 861 do Código Civil/2002].

Se a gestão tiver se iniciado contra a manifesta ou presumível vontade do interessado, o Gestor responderá, até, pelos casos fortuitos¹⁹, se não conseguir provar que teriam ocorrido de qualquer modo.

¹⁹ Caso fortuito é algo que ocorre de maneira imprevista, mostrando-se superior às forças ou vontade dos indivíduos, que não o conseguem evitar ou impedir, por sua própria natureza; é imprevisível e inevitável.

E se os prejuízos da gestão forem maiores do que aquilo que se ganhara com tal negociação, o Dono desse negócio poderá exigir que o Gestor restitua as mercadorias, conforme eram, anteriormente, ou o indenize, salvo o estabelecido nos artigos 869 e 870. Isso ainda acontecerá se o Dono desaprovar a gestão, considerando-a contrária aos seus interesses [artigos 862 e 863 do Código Civil/2002].

O Gestor, ou seja, logo que assim lhe seja permitido, apresentará ao Armador o relatório sobre a gestão assumida e, se do tempo de espera não resultar perigo, aguardará aquela devida resposta [artigo 864 do Código Civil/2002].

Em outra circunstância, o Gestor poderá ser, apenas, Comparte e Caixa do navio e, nestas condições e, também, se não houver estipulação em contrário, caberá a ele: nomear, ajustar e despedir o Capitão e demais Oficiais do navio; dar todas as ordens; fazer todos os Contratos relativos à administração, ao fretamento e às viagens da embarcação. Entretanto, sempre trabalhando em conformidade com o seu Mandato específico e segundo os interesses da maioria dos Compartes, responsabilizando-se, pessoalmente, se atuar contra os mesmos.

O Capitão, na sua função de Caixa e Gestor zelará com o devido cuidado pelo negócio assumido, até que o termine, enquanto o Armador não tomar outras providências, esperando, ainda, pelas instruções dos respectivos herdeiros no caso daquele Dono vir a falecer durante a Gestão; entretanto, sem se descuidar das medidas que o negócio requeira [artigo 865 do Código Civil/2002].

O Gestor se utilizará de toda sua diligência habitual na administração daquele negócio, e por qualquer culpa sua, naquela Gestão, que resulte em prejuízo, terá que ressarcir aquela respectiva quantia ao seu Dono [artigo 866 do Código Civil/2002].

Se o Gestor se fizer substituir por outrem, responderá pelos atos falhos desse substituto, ainda que esse seja pessoa idônea. Além disso, sujeitar-se-á a responder à ação judicial cabível que lhe possa ser movida por tais falhas do outro. E se houver mais de um Gestor, tratar-se-á de responsabilidade solidária entre eles [artigo 867 do Código Civil/2002].

Se o Capitão, visando a seus próprios interesses, preterir interesse do Armador e executar operações arriscadas, mesmo que o tal Dono também costumasse fazê-las, responderá pelo caso fortuito que vier a ocorrer. Contudo, se o Armador quiser aproveitar-se das circunstâncias e dispensar aquele serviço, terá que indenizar o Gestor pelas despesas necessárias por este feitas, assim como pelos prejuízos que tiver sofrido devido àquela gestão [artigo 868 do Código Civil/2002].

Se o Comandante da embarcação, como Gestor ou Caixa tiver administrado, satisfatoriamente, o negócio marítimo, caberá ao Armador cumprir com as obrigações contraídas em seu nome, por tal Gestor, reembolsando-o das despesas necessárias ou úteis que houver feito, acrescidas de juros legais, desde seu desembolso e, ainda, responderá pelos prejuízos que aquele

houver sofrido, em função da Gestão. Também isso acontecerá quando o Gestor se propuser a solucionar prejuízos iminentes ou, então, quando resultar em ganho do Armador. Contudo, a indenização paga ao Gestor não se apresentará maior do que as vantagens obtidas pelo Dono do negócio, com aquela gestão.

A necessidade daquela despesa será apreciada, não em função do resultado obtido, mas, segundo as circunstâncias da ocasião em que tiver sido feita. E, ainda que o Gestor, por erro quanto ao Proprietário da embarcação, prestar contas da Gestão a outra pessoa, vigorará aquilo que tiver sido especificado no parágrafo anterior [artigos 869 e 870 do Código Civil/2002].

Caso tal Gestão se transforme em um Contrato de Mandato, desde que ratificada, apenas pelo Armador, produzir-se-ão todos os efeitos do Mandato, retroagindo desde a data de início da gestão [artigo 873 do Código Civil/2002].

Se tanto o Armador quanto o Capitão tiverem interesses idênticos naqueles negócios marítimos, de modo a que tais negócios não possam ser geridos separadamente, o Gestor dir-se-á sócio do Dono da embarcação e, neste caso, o Armador só será responsável e obrigado, em relação ao Gestor, no tocante, apenas, às vantagens que este Gestor, realmente, conseguir ter [artigo 875 do Código Civil/2002].

2.2.3.2 Contrato de Mandato “versus” Contrato de Preposição

Abaixo, pode-se perceber as características de cada um deles.

É através de instrumento de Procuração, em um simples Contrato de Mandato, que alguém, o Mandatário ou Consignatário, receberá do Armador ou Mandante alguns poderes para que atue ou administre certos interesses em seu próprio nome. Por sua vez, o Mandatário comprometer-se-á a executá-los ou gerir os negócios autorizados, segundo as ordens e poderes conferidos. Assim, o Capitão do navio, além de outras atribuições que já lhe cabem por natureza, ainda será o Procurador comercial do Armador. Trata-se de um Mandato comercial, já que é dado por comerciante, para que sejam executados atos ou negócios mercantis.

Somente quando o Procurador praticar ato a que está, expressa ou presumidamente, autorizado pelo Dono do navio, poder-se-á dizer que age de acordo com o que determina a lei. E, somente quando atuar em decorrência de poder realmente dado, é que, em verdade, praticará ato que o estará ligando ao Armador, que o contratara: o Procurador é obrigado a fazer aquilo que o Armador lhe determinara e o resultado desta missão é da obrigação do Proprietário daquele navio.

Enquanto isso, o Contrato de Preposição é a soma de dois outros contratos: ao mesmo tempo, englobará o Contrato de Contratação de Serviços e o de Mandato. No primeiro citado, o Preponente, Patrão, Empregador ou Armador, aparecerá como contratador dos serviços do seu empregado, com encargos permanentes como qualquer outro. Já no segundo deles, aquele mesmo Preponente nomeará e designará tal empregado de sua total confiança, a fim de que seja seu Preposto, de modo, a que este, ainda, venha a representá-lo naquele negócio ou comércio. Assim, estará apto a praticar todos os atos constantes do respectivo Contrato ou Ajuste, sob a direção e autoridade de seu empregador, como um Mandatário o faria.

Vê-se, portanto, que o Contrato de Preposição é mais complexo do que o de Mandato.

2.2.3.3 Mandatário “versus” Armador “versus” Preposto do Armador

Tanto a função de Gestor da embarcação, como a de Mandatário e a de Preposto do Armador poderão ser exercidas pela mesma pessoa: o Capitão do navio.

Diz o Regulamento para o Tráfego Marítimo, RTM, em seu artigo 13, que o termo Capitão ou Comandante designa genericamente “a pessoa que comanda e que é responsável pela embarcação, seus equipamentos, seus passageiros e suas bagagens, acompanhada ou não, pelos tripulantes e seus pertences, pela carga e disciplina a bordo.”²⁰

Ainda a Lei nº 9537/97, em seu art. 8º, estabelece atribuições para o Capitão da embarcação, como se pode perceber.

Art. 8º Compete ao Comandante:

I - cumprir e fazer cumprir a bordo, a legislação, as normas e os regulamentos, bem como os atos e as resoluções internacionais ratificados pelo Brasil;

II - cumprir e fazer cumprir a bordo, os procedimentos estabelecidos para a salvaguarda da vida humana, para a preservação do meio ambiente e para a segurança da navegação, da própria embarcação e da carga;

III - manter a disciplina a bordo;

IV - proceder:

a) à lavratura, em viagem, de termos de nascimento e óbito ocorridos a bordo, nos termos da legislação específica;

²⁰ Legislação brasileira: Regulamento para o Tráfego Marítimo (RTM)- artigo 13.

b) ao inventário e à arrecadação dos bens das pessoas que falecerem a bordo, entregando-os à autoridade competente, nos termos da legislação específica;

c) à realização de casamentos e aprovação de testamentos “in extremis”, nos termos da legislação específica;

V - comunicar à autoridade marítima:

a) qualquer alteração dos sinais náuticos de auxílio à navegação e qualquer obstáculo ou estorvo à navegação que encontrar;

b) acidentes e fatos da navegação ocorridos com sua embarcação;

c) infração desta Lei ou das normas e dos regulamentos dela decorrentes, cometida por outra embarcação.

Parágrafo único. O descumprimento das disposições contidas neste artigo sujeita o Comandante, nos termos do art. 22 desta Lei, às penalidades de multa ou suspensão do certificado de habilitação, que podem ser cumulativas.

Em função da natureza “sui generis” das funções do Comandante, de preposto, de representante do Armador, de empregado, etc., a relação jurídica é de emprego, tratando-se, portanto, de Contrato de Trabalho, regido pela Legislação Trabalhista.

Já fora visto que o Comandante é responsável por controlar o serviço e os resultados de todos a bordo, conforme preceitua o artigo 9º, da mesma Lei, assim como tem o direito e o dever de intervir no trabalho. Como não há possibilidade de o Comandante realizar todas as tarefas, ele incumbe determinadas pessoas que a façam em seu nome. Assim, juridicamente, há a incidência do artigo 932, inciso III, do Código Civil que determina que o Armador, enquanto preponente, tornar-se-á responsável pelos atos praticados por seu Preposto, quando em desempenho das funções ou dos encargos que a ele forem designados.

Enquanto Mandatário do Armador, o Capitão somente, se comprometerá a executar aqueles atos constantes do seu Contrato de Mandato, não, necessariamente, tendo que ser um dos empregados do seu Mandante; portanto, não estará obrigado a executar, constante e regularmente, serviços para o mesmo.

O Preposto do Proprietário da embarcação, neste particular, se distinguirá do Mandatário, vez que é fundamental que já seja empregado, digno de confiança do Armador, para que este lhe atribua certos poderes de representação. Isso lhe permitirá praticar atos ou efetivar negócios, simultaneamente, à realização de serviços que lhe sejam naturais, isto é, funções ou encargos permanentes, como empregado que também é.

À luz do Código Civil / 2002, acerca do encargo de Mandatário em relação ao Armador, tem-se:

Sempre que o Mandatário, que é um Procurador, estipular negócio, expressamente em nome do Armador, será este o único responsável. O Procurador, porém, ficará, pessoalmente, obrigado se agir no seu próprio nome, mesmo que o negócio seja da conta do Armador [artigo 663, do Código Civil/2002].

Se o Mandatário exceder qualquer dos poderes a ele conferidos pelo Mandato ou, proceder contra eles, será considerado como mero Gestor de negócios e seu ato será nulo, não obrigando o Mandante, até que o Armador venha a ratificar tal ato [artigo 665, do Código Civil/2002].

O Procurador é obrigado a aplicar toda sua diligência habitual na execução do Mandato e a indenizar qualquer prejuízo causado por culpa sua ou daquele a quem substabelecer, sem autorização, poderes que deveria exercer pessoalmente. Quanto à proibição ou não de substabelecer, o Código Civil/2002 considera o seguinte:

Se não constar da procuração a proibição e o Procurador estiver proibido e, mesmo assim, substabelecer, irá responder frente ao Armador pelos prejuízos ocorridos sob a gerência do substituto, mesmo se provenientes de caso fortuito, salvo se houver comprovação de que aquilo teria acontecido mesmo que não houvesse substabelecimento;

Se na procuração houver poderes para substabelecer, só serão imputáveis ao Procurador, os danos causados pelo seu substituto, se aquele tiver agido com culpa, ou na escolha desse ou, então, nas instruções a ele dadas;

Se a proibição constar da procuração, os atos praticados pelo substabelecido não vincularão o Armador, salvo se houver ratificação expressa, que retroagirá ao ato;

Se a procuração for omissa, o Procurador será o responsável se o substabelecido agir de forma culposa [artigo 667, do Código Civil/2002].

O Procurador é obrigado a prestar contas de sua gerência ao Armador, transferindo-lhe as vantagens provenientes daquele Mandato [artigo 668, do Código Civil/2002].

Ele não poderá compensar prejuízos que dera ao Armador, utilizando-se dos ganhos que, porventura, o Mandato lhe proporcionara [artigo 669, do Código Civil/2002].

O Procurador pagará juros, desde o instante em que abusara de seu direito, se tiver utilizado em proveito próprio, determinadas somas que deveriam ter sido entregues ao Armador ou que recebera para despesas, sem efetuá-las, no momento correto [artigo 670, do Código Civil/2002].

Se existir cláusula expressa no Contrato de Mandato, de que seria obrigatória a compra de algo e o Procurador fê-la, só que em nome próprio, porém, utilizando-se de fundos ou crédito do

Armador, sem, contudo, tê-la entregue a este último, tal Armador terá, também, direito a acionar seu Procurador, a fim de que lhe entregue a mercadoria [artigo 671, do Código Civil/2002]

Quando dois ou mais Procuradores forem outorgados através de uma mesma procuração, podem trabalhar, isoladamente, se não forem expressamente declarados conjuntos ou não forem, especificamente, designados para atos diferentes ou, então, subordinados a atos sucessivos.

Ao contrário, caso forem declarados conjuntos e se não houver averbação dos atos, retroativos às suas datas, não terá validade o ato em que nem todos tenham participado [artigo 672, do Código Civil/2002].

Se o Procurador não tiver se responsabilizado, pessoalmente, ou se ele não prometera a um terceiro, ratificação por parte do Armador, acrescido do fato deste terceiro conhecer os poderes do Procurador, e, mesmo assim, celebrar negócio jurídico exorbitante de Mandato, este terceiro nada poderá exigir daquele Mandatário [artigo 673, do Código Civil/2002].

Se houver perigo na demora, o Procurador terá que concluir o negócio já começado, mesmo que já tenha tido conhecimento da morte, interdição ou mudança de estado do Armador [artigo 674, do Código Civil/2002].

O Armador é obrigado, quando lhe for solicitado, a adiantar a quantia correspondente às despesas necessárias à execução do Mandato. Também terá que satisfazer todas as obrigações contraídas com o Procurador, conforme determine aquele mesmo Contrato [artigo 675, do Código Civil/2002].

Mesmo que o negócio não tenha surtido o efeito desejado, se o Procurador não tiver culpa, o Armador será obrigado a pagar a remuneração ajustada e as despesas de execução do Mandato [artigo 676, do Código Civil/2002].

A partir da data do desembolso, serão acrescidos juros às somas adiantadas pelo Procurador, para a execução do Mandato [artigo 677, do Código Civil/2002].

Sempre que as perdas e danos não resultarem de culpa sua ou de ter excedido os limites de poderes do Mandato, o Armador terá que ressarcir seu Procurador, dessas mesmas perdas e danos que este sofrera com a execução do Mandato [artigo 678, do Código Civil/2002].

Se o Procurador não tiver excedido os limites do Mandato, todavia, tiver contrariado as instruções do Armador, este será responsabilizado em face daqueles com quem o Procurador contratara. Apesar disso, pela inobservância das instruções, o Armador poderá acionar seu Procurador, exigindo que este lhe indenize por perdas e danos [artigo 679, do Código Civil/2002].

Se o Mandato for outorgado a um Procurador por dois ou mais sócios ou Compartes para um mesmo negócio, cada uma dessas pessoas ficará, solidariamente, responsável perante o Procurador, em relação a todos os compromissos e efeitos do Mandato, exceto sobre o direito regressivo em

função da quantia que tiver pago, contra os outros Compartes, sócios do Armador [artigo 680, do Código Civil/2002].

O Procurador terá direito de retenção do material de que tenha posse, em virtude do Mandato, até que seja reembolsado do valor despendido no desempenho daquele encargo [artigo 681, do Código Civil/2002].

A respeito do Preposto e do Proprietário da embarcação, contudo, eis o que determina o Código Civil/2002.

Sob pena de responder, pessoalmente, pelos atos do substituto e pelas obrigações por ele contraídas, o Preposto não pode fazer-se substituir por outrem, no desempenho de sua função de preposição [artigo 1169, do Código Civil/2002].

Sob pena de responder por perdas e danos e de serem retidos pelo Armador, os lucros da operação, salvo autorização expressa, o Preposto não poderá negociar por conta própria ou de terceiro e nem participar, mesmo que indiretamente, de operação de gênero semelhante àquela que lhe fora atribuída pelo Armador [artigo 1170, do Código Civil/2002].

No caso do Preposto ter recebido, sem protestos, tanto papéis, como bens ou valores que lhe teriam sido enviados, considerar-se-á perfeita tal entrega, exceto quando haja prazo estipulado para reclamação [artigo 1171, do Código Civil/2002].

O Preposto permanente no exercício da empresa, em navio no qual seja Comandante, considerar-se-á seu gerente [artigo 1172, do Código Civil/2002].

Entender-se-á que o Gerente do navio estará autorizado a praticar todos os atos necessários ao exercício dos poderes que lhe foram outorgados, desde que a lei não exija poderes especiais. E considerar-se-ão todos os poderes conferidos, simultaneamente, a vários Gerentes, como solidários, quando houver falta de estipulação diversa [artigo 1173, do Código Civil/2002].

A modificação ou revogação de Mandato em relação a um Preposto deverá ser arquivada e averbada no Registro Público de Empresas Mercantis [artigo 1174, do Código Civil/2002].

O Armador ou Preponente responderá com o Gerente pelos atos que este último pratique em seu próprio nome, mas sob o mando e orientação daquele primeiro citado [artigo 1175, do Código Civil/2002].

A fim de responder pelas obrigações resultantes do exercício de sua função, o Gerente ou Preposto poderá atuar junto ao Poder Judiciário, em nome do Armador [artigo 1176, do Código Civil/2002].

Exceto quando houver procedido com má-fé, os registros lançados nos Livros e fichas do Armador, por quaisquer de seus Prepostos, encarregados de sua escrituração, produzirão os mesmos efeitos como se tivessem sido anotados pelo próprio Armador.

E os Prepostos serão, pessoalmente, responsáveis perante os Armadores, pelos atos culposos no exercício de suas funções; entretanto, pelos seus atos dolosos perante terceiros, serão solidários a próprio Armador [artigo 1177, caput e § 1º do Código Civil/2002].

Mesmo não autorizados por escrito, os Armadores serão responsáveis pelos atos de quaisquer de seus Prepostos, praticados nos seus navios e relativos à atividade daquela empresa.

Todavia, quando tais atos forem praticados fora do navio, somente será responsabilizado o Armador, nos limites dos poderes que possam ser provados como existentes de forma expressa ou escrita e a própria certidão ou a cópia autenticada de seu teor poderá ser utilizada como instrumento para comprovar tal situação [artigo 1178, do Código Civil/2002].

Apresenta-se, ainda, outro conceito de Preposto, a nós trazido, em livro seu, pelo brilhante Sérgio Cavalieri Filho:

É aquele que presta serviço ou realiza alguma atividade por conta e sob a direção de outrem, podendo essa atividade materializar-se numa função duradoura (permanente) ou num ato isolado (transitório). O fato é que há uma relação de dependência entre o preponente e o preposto, de sorte que este último recebe ordens do primeiro, está sob seu poder de direção e vigilância.(CAVALIERI FILHO, 2008).

2.2.3.4 Outros Contratos

2.2.3.4.1 Contrato de Parceria da Sociedade de Navios

No documento conhecido como Contrato de Parceria Marítima é ajustada a exploração sob parceria, em comum, de um navio, em qualquer especulação ou negócio marítimo. Desta maneira, uma empresa, outrora chamada de Sociedade de Navios, é formada. Trata-se de uma espécie de sociedade especial “sui generis”, em que seus participantes possuem deveres diferentes, porém, com participação nos lucros auferidos: sobre os sócios, apenas, incidirá o objeto do negócio, sem que haja disposição ou suficiente motivação dos sócios em manter os laços societários que haviam estabelecido, portanto, não mais existindo a “affectio societatis”.

Nas decisões, prevalecerão os interesses da maioria dos Compartes, na proporção dos seus respectivos quinhões. Entretanto, em relação a consertos necessários, se a maioria não desejar que sejam executados, poderá a minoria requerer que se proceda a uma vistoria judicial.

Qualquer Comparte terá direito de preferência sobre qualquer terceiro, em relação ao fretamento do navio.

2.2.3.4.2 Contrato de Depósito

Em decorrência de sua semelhança com o Mandato jurídico, dá-se ao Depósito a denominação de Mandato-custódia.

O Depositário, Comandante do navio, o responsável por guardar a carga, através do Contrato de Depósito, agirá em face de um poder recebido por quem lhe entregara. Apesar disso, ele não é seu Mandatário, visto que não representa o depositante, no caso, o Afretador, somente se obrigando a conservar a mercadoria, assim como a restituí-la, quando solicitada pelo depositante [artigo 627 do Código Civil/2002].

Ressalte-se que nenhum ato executado pelo Capitão, enquanto Depositário, de que decorra obrigação com uma terceira pessoa qualquer, tornará tal Comandante responsável perante tal indivíduo.

Isso o diferencia do Mandatário que é obrigado a fazer, exatamente, o que o Armador lhe determinara, sendo que o resultado de tal missão será de responsabilidade deste mesmo Armador.

O Contrato de Depósito de carga de navio é oneroso, já que é resultante de atividade negocial [artigo 628 do Código Civil/2002].

Se o material depositado for entregue fechado, colado, selado ou lacrado, nesse mesmo estado se manterá, salvo se tiver ocorrido alguma calamidade, afetando o navio, tal como incêndio, naufrágio ou saque [artigo 630 do Código Civil/2002].

A restituição da carga deve dar-se no local em que tiver que ser guardada, salvo disposição em contrário. As despesas com restituição correrão por conta do depositante [artigo 631 do Código Civil/2002].

Quando a carga tiver sido depositada no interesse de uma terceira pessoa e o Depositário tiver sido cientificado disto pelo depositante, o Depositário não poderá exonerar-se se a restituir ao depositante, sem o prévio consentimento daquele terceiro [artigo 632 do Código Civil/2002].

O civilista Sílvio Rodrigues lembra-nos que é necessário ter conhecimento de algo: “dá-se estipulação em favor de terceiro quando, num contrato entre duas pessoas, pactua-se que a vantagem resultante do ajuste reverterá em benefício de terceiro, estranho à convenção e nela não representado” (RODRIGUES, 2004, p. 93.)

Em contrapartida, não poderá o Depositário, sem expressa licença do depositante, servir-se da carga depositada e nem dá-la em depósito a outrem, sob pena de vir a responder por perdas e danos. E se o Depositário, devidamente autorizado, confiar o material em depósito a terceiro, será responsável se agir com culpa na escolha deste [artigo 640 do Código Civil/2002].

O Depositário é obrigado a ter o cuidado e diligência acerca do material guardado, tal como costuma ter com aquilo que lhe pertença. E o depositante estará obrigado a pagar ao Depositário as despesas feitas com o mesmo, assim como os prejuízos que resultarem do depósito. O Depositário entregará a carga depositada logo que se lhe exija, mesmo que o Contrato fixe prazo à restituição, salvo se esse tal Depositário fizer uso do direito de retenção da carga, até que se lhe pague a retribuição devida, o líquido valor das despesas ou dos prejuízos, provando, imediatamente, esses prejuízos e despesas [artigos 629, 633, 643 e 644 do Código Civil/2002].

Será facultado ao Depositário, requerer depósito judicial da carga quando, por motivo plausível, não a puder guardar ou quando o depositante não a quiser receber [artigo 635 do Código Civil/2002].

Se o Depositário se tornar incapaz, a pessoa que assumir a administração dos bens, imediatamente, deverá restituir a carga depositada e nomear outro Depositário [artigo 641 do Código Civil/2002].

O Depositário não responderá pelas situações de força maior, mas terá de comprovar que isso realmente aconteceu, para que seja desculpada tal situação [artigo 642 do Código Civil/2002].

Se o Depositário não restituir a carga quando exigida, será compelido a fazê-lo e a ressarcir os prejuízos [artigo 652 do Código Civil/2002].

2.2.3.4.3 Contrato de Carregamento

Conhecimento Marítimo, de Transporte, de Carga ou de Embarque é um título de crédito, o documento específico mais importante do Comércio Marítimo. É através dele que se pode perceber toda a mecânica com as cargas movimentadas, já que o mesmo representa as mercadorias nele descritas. E, ao fornecer tais informações relevantes, precisas e detalhadas acerca dessa carga e pessoas nela interessadas, torna-se título representativo do Contrato de Transporte, dizendo respeito a Contratos de Carregamento.

Entretanto, por também fazer parte das Cartas de Fretamento, aí sendo usado para que se comprove a propriedade das mercadorias, poderá funcionar, ainda, como Contrato, se neste houver falta da Carta-Partida, o verdadeiro instrumento necessário à realização de condução a frete.

Nos embarques de mercadorias em navios de linha regular, de carga geral, o Conhecimento Marítimo é o único documento emitido, evidenciando a existência de um Contrato de Transporte.

Em nenhuma parte do Conhecimento Marítimo consta que o transportador conduzirá a carga de um local para o outro: ele se limita a declarar que as mercadorias foram “recebidas para embarque”, ou que foram “embarcadas” em certo navio.

Aquele documento chamado de Conhecimento Marítimo faz inteira prova entre todas aquelas mesmas partes, assim como entre elas e os Seguradores. Restará, contudo, a estes últimos e aos donos do navio, a possibilidade de utilizarem-se da prova em contrário.

O Conhecimento representa a mercadoria, sendo título de propriedade da carga. Além de servir como Contrato de Transporte, ao evidenciar os termos e condições do transporte acordados entre o Armador e o embarcador, preenche, também, a finalidade de um Recibo de Mercadorias, provando que as mesmas foram embarcadas ou foram recebidas para serem embarcadas em determinado navio, já que nele estão especificados o conteúdo da carga, o número de volumes, o peso e dimensões. Ainda haverá: o preço do frete, o lugar e forma de pagamento, nome do navio, seu local de partida, de escalas e de destino, assim como os nomes do Mandatário, do Capitão e do Carregador.

Assim, desde que preparado tal como descrito no artigo 575, terá força de lei e será acionável como escritura pública. Porém, em sendo passado à ordem, não haverá necessidade de que dele conste o nome do Consignatário e será transferível e negociável através de endosso.

Um documento comercial à ordem e negociável através de endosso é aquele título de crédito emitido a alguma pessoa e que possuirá circulação mais fácil do que o título de crédito nominativo, o qual será emitido em favor de indivíduo, cujo nome conste no registro de quem o está emitindo para outrem. Quando for negociável através de endosso significará que aquela pessoa, proprietária do título o está passando para alguém, conferindo a este último, os direitos que, outrora, pertenciam a si.

O endosso, como transferência de propriedade de um título nominativo com cláusula “à ordem” tal como se apresenta, pode ser considerado como espécie de garantia que se integra àquele título, tornando o endossante solidário, tanto em relação ao seu endossatário, como também, em relação àqueles que o sucederem, dando-lhes direito para que dele possam exigir qualquer pagamento, em cumprimento daquela obrigação que no título exista.

Sendo transferível, a negociação do Conhecimento equivale à negociação da carga. E assim, esta pode ser vendida quando embarcada, ainda em viagem, pela passagem do Conhecimento de uma mão para outra, devidamente endossado, quando necessário. E isso é muito comum no comércio marítimo, principalmente no de petróleo.

Em relação a tais Conhecimentos, tanto o Capitão como os Carregadores já remissos na entrega atrasada desses documentos, sob pena de serem responsáveis por todos os danos que resultarem do retardamento da viagem, precisam assiná-los e entregá-los, devidamente, a quem de direito, em até vinte e quatro horas depois de ultimada a carga.

Eis, abaixo, distribuído em etapas, como isso deverá acontecer.

À ocasião em que receber a carga, o Comandante poderá exigir de seu respectivo remetente, que lhe entregue a relação discriminada das coisas a serem transportadas, em duas vias, uma delas, devidamente autenticada, que ficará anexa ao Conhecimento Marítimo, e ambas, por ele assinadas. Com a ajuda dessas informações, o Capitão emitirá, então, o respectivo Conhecimento, contendo todos os dados que identifiquem aquelas mercadorias.

Ainda a respeito do Conhecimento, deve-se destacar que todas suas vias devem ser numeradas e conter o mesmo teor e a mesma data, assim como têm que estar assinadas pelo Capitão. Apenas uma delas permanecerá com o Comandante; as demais ficarão em poder do Carregador. Contudo, se o Comandante for, ao mesmo tempo, também, o Carregador, aqueles papéis serão assinados por duas pessoas da tripulação que lhe forem imediatas no comando da embarcação, sendo que um daqueles será entregue ao Armador ou ao Consignatário do navio.

E no seu local de destino, a pronta entrega das mercadorias somente se dará à vista dos respectivos Conhecimentos.

2.2.3.4.4 Contrato de Fretamento

À luz dos Princípios Gerais do direito forma-se o Contrato de utilização do navio, sendo o elemento essencial do negócio jurídico, a manifestação da vontade comum das partes. Os instrumentos contratuais devem, necessariamente, refletir a expressa intenção dessas partes e sua boa-fé e, por isso mesmo, deverão ser empregados termos específicos, relacionados a arraigados usos e costumes marítimos.

O negócio jurídico é a declaração de vontade, tendo por objeto lícito e imediato: adquirir, resguardar, transferir, modificar ou extinguir direitos.

O Código Comercial somente se refere ao Contrato de Fretamento, que consiste, basicamente, no ato jurídico de dar o navio a frete, através da Carta-Partida ou Carta de Fretamento. A utilização de embarcações para navegabilidade comercial sempre irá pressupor existência de documento que siga tal transação. E é esse o documento hábil, escrito, que estabelece os termos e as condições contratuais entre Fretador e Afretador e que, ao ser utilizado de forma adequada, tem como finalidade, constituir um documento que se torne concreto, autêntico, provável e oponível contra terceiros.

O Contrato ou Carta de Fretamento ou Afretamento ou, ainda, Carta-Partida (Charter Party) é, portanto, o instrumento específico, onde são estabelecidos os direitos e obrigações contratuais,

discriminando toda espécie de transporte ou Contratos de Transporte ou de Condução a Frete, somente para Contratos de Fretamento. Relaciona-se, assim, ao Contrato de locação de embarcações. Contudo, na ausência de um verdadeiro Contrato de Fretamento, o Conhecimento de Transporte, emitido em todas as ocasiões, preencherá todos os requisitos necessários a tal Contrato, servindo como comprovação acerca da propriedade das mercadorias.

A Carta de Fretamento, somente quando autenticada da forma correta, como especificado no artigo 569 do Código Comercial/1850, valerá como instrumento público; caso contrário, responsabilizará as próprias partes mas não dará direito a que se venha a acionar uma terceira pessoa. E mesmo que o Capitão tenha se excedido em suas faculdades, a Carta-Partida, por ele assinada, terá validade.

Pode-se dizer que é o Contrato pelo qual, mediante um preço ou aluguel ajustado ou frete, um dos contratantes, Proprietário de uma embarcação, Fretador, concede ou aluga a outro contratante, Afretador, o uso parcial ou total daquele navio, para transporte de mercadorias ou de outros objetos.

Tanto o Fretador quanto o Afretador, como contratantes que são, terão seus nomes, domicílios e assinaturas constantes da Carta-Partida.

Além disso, a Carta-Partida deve enunciar: os nomes do Capitão e, se for o caso, de um terceiro, com seu respectivo domicílio, o do navio, assim como o seu porte, a nação a que pertence, o porto de seu registro, a designação do tipo de viagem, se estará sendo fretada parte ou toda a embarcação, o preço do frete, a forma, tempo e lugar de pagamento, o gênero e quantidade da carga, o tempo da carga e descarga e outras informações.

Existem diferentes tipos de Contratos de Fretamento, a saber: Contrato de Fretamento a Casco Nu ou Bareboat Charter-Party; por Período ou Time Charter-Party; por Viagem ou Voyage Charter-Party. Todos eles são redigidos na língua inglesa, tornando-se necessário para que haja correta interpretação desses Contratos, o conhecimento de termos técnicos utilizados nos mesmos. Eis as características de cada um deles.

Através do Contrato de Fretamento a Casco Nu, o Armador cederá seu navio ao Afretador em perfeitas condições de navegabilidade, contudo, sem combustível, sem tripulação e sem víveres. Caberá ao Afretador preparar o navio para fazê-lo navegar, contratando o Capitão e demais tripulantes, além de aparelhá-lo com materiais indispensáveis, de modo a regularizar a situação da embarcação perante as competentes repartições e, ainda, prover o navio de rancho.

Em relação ao Contrato de Fretamento por Período, durante todo o tempo em que o navio estiver afretado, o Armador ou Proprietário permanecerá responsável pelos atos praticados pelo Capitão e pelos tripulantes daquela embarcação. Caberá, ainda, ao Armador, providenciar a compra de

água, de combustível e de lubrificantes, assim como ficarão por conta dele, as despesas com víveres, com sobressalentes e aquelas provenientes de reparos no navio.

Finalmente, tem-se a citar sobre o Contrato de Fretamento por Viagem, em que o Afretador receberá do Armador, espaço disponível e suficiente, apenas, para ali ser colocada a carga que aquele primeiro deseja ver conduzida pela embarcação.

No que se refere às obrigações do Fretador, estas variam conforme o momento.

Antes da viagem, são as seguintes suas obrigações: colocar o navio à disposição do Afretador, isto é, que esteja ele em condições de receber a carga; ter o navio em condições de navegar, incluindo, não só as condições técnicas, mas todas as demais necessárias à navegação; receber as mercadorias a bordo e arrumá-las, ou seja, proceder à estivação da carga, atendendo sempre à distribuição de peso, de modo a não alterar o centro de gravidade do navio; expedir o Conhecimento de Transporte, de acordo com as indicações da Lei.

Se o navio se tornar inavegável, deverá o capitão transferir a carga para outro navio, sem cobrar aumento de frete. Se não puder fretar outro ou outros navios, dentro de sessenta dias depois de julgado navegável e quando for o conserto impraticável, deverá requerer depósito judicial da carga, interpondo os competentes protestos para sua ressalva, rescindindo-se o Contrato, devendo o Afretador, apenas, o frete vencido.

Durante a viagem, o Fretador será obrigado a: transportar as mercadorias no prazo convencionado e conservá-las durante a viagem; consertar o navio quando forem necessários reparos; obedecer à rota estabelecida e dela não se desviar.

Vale salientar que se o navio for cargueiro, somente utilizável no transporte de carga, sem precisar dever obediência a qualquer rota regular, às vezes, poderá haver modificações nos portos de escala, caso não obtenham carga ou se a carga para ele destinada não corresponder às despesas necessárias à atracação e desatracação. Nessa última hipótese, poderá a carga desembarcar em porto mais próximo, a fim de que seja levada ao destino em outro navio.

Finda a viagem, competirá ao Fretador entregar a mercadoria no porto de destino. Ao destinatário caberá reclamação se houver diminuição ou danificação. Deverá o Capitão, se vier a presumir tal circunstância, requerer vistoria judicial antes da descarga ou em até vinte e quatro horas após isso. Depois da entrega, sem que se tenha procedido à vistoria, podem os destinatários pedir vistoria judicial, dentro de quarenta e oito horas. Findo esse prazo, cessará a oportunidade de efetuar reclamação, salvo se a avaria ou diminuição não forem visíveis por fora, quando, então, poderá o exame judicial ser feito, validamente, dentro de dez dias depois da entrega.

2.2.3.4.5 Contrato de Seguro Marítimo

Juridicamente, define-se Seguro como a relação contratual entre duas partes, onde a primeira, mediante uma contraprestação, concorda em reembolsar a segunda por perdas causadas em determinadas contingências que podem ocorrer. Assim, o Seguro é operação pela qual uma pessoa, o Segurado, mediante pagamento de pequena remuneração, se faz prometer para si ou para outrem, a prestação de uma terceira pessoa, o Segurador, no caso de ocorrência de determinado evento danoso, previsível, a que se dá o nome de risco ou perigo. Quando esse, realmente, acontecer, haverá um sinistro.

No Contrato de Seguro Marítimo, o Segurador, assumindo um conjunto de riscos, tomando sobre si a fortuna e riscos do mar, se obriga a indenizar ao segurado da perda ou dano que possa sobrevir à carga, o objeto do seguro ou o interesse segurável, mediante um prêmio ou soma determinada, equivalente ao risco tomado. Dessa forma, existirá uma compensação, segundo as leis da Estatística e o Princípio do Mutualismo.

Tanto a compensação que o Segurador paga ao segurado no sinistro, como o prêmio, são calculados tendo como base os princípios de probabilidade, aplicados em experiências passadas. Probabilidade, neste estudo, deve ser entendida como a constância com que o risco ocorre.

Na análise da definição de Seguro, vemos a existência de benefícios para ambas as partes: o segurado recebe a indenização em caso de sinistro; o Segurador recebe o prêmio.

Como já dito, o Seguro baseia-se no Princípio do Mutualismo, ou seja, da cooperação. A ação do Seguro é explicada em função do entendimento de que, coletivamente, se suportará de maneira mais tranquila os efeitos danosos de acontecimentos individuais, do que se a pessoa for deixada só e isolada, à mercê de tais consequências; ou seja, através do Seguro, os indivíduos sujeitos ao mesmo risco se associarão para mais facilmente suportarem os efeitos do sinistro. Portanto, aquele Princípio citado é evidente nos Seguros Mútuos. A Empresa Seguradora só faz o trabalho de intermediário entre a massa de segurados, pois muito dificilmente ela conseguiria sobreviver àquele evento com seu próprio dinheiro.

Um Contrato de Seguro é, simultaneamente, consensual, bilateral, condicional, oneroso, aleatório, de adesão e formal e nele haverá: risco; partes intervenientes; prêmio ou quota; indenização; mecanismo técnico de operação.

Compreende-se por risco, o elemento fundamental desse tipo de Contrato. Segurado e Segurador serão as partes intervenientes. A prestação do segurado é o prêmio ou quota, enquanto a contraprestação do Segurador, ou seja, a importância que o Segurador deverá pagar ao segurado, em caso de efetivação do risco coberto pela apólice, representa a indenização. Poderá haver mais de um

Segurador de um mesmo risco, caso de Cosseguro e, nesta situação, haverá um líder entre eles, sendo que cada um responsabilizar-se-á por parte do montante total do Seguro.

O Contrato escrito chama-se Apólice de Seguro, documento emitido pelo Segurador, com base na proposta, previamente, apresentada pelo interessado, constando dela, a aceitação do risco. Pode conter um ou mais diferentes Seguros e é a mais importante, não só por ser a prova da efetivação do Seguro, como, também, o testemunho das condições acertadas entre as pessoas envolvidas. Consta de duas partes: de condições gerais e das condições particulares, estas últimas, padronizadas e que anularão as primeiras citadas, desde que haja divergências entre ambas.

De acordo com o Código Comercial/1850, em seu artigo 667, a Apólice precisa ser assinada pelo Segurador e conter os seguintes dados: nomes do Segurado e do Segurador, vez que, jamais, a apólice poderá ser ao portador; nome, classe, bandeira do navio, assim como o nome do Capitão; natureza e qualidade do objeto seguro e seu valor fixo ou estimado; local onde ocorrerá a carga do navio; portos ou ancoradouros onde aquela embarcação deverá carregar, descarregar e fazer escalas; porto de partida do navio e a época em que isso ocorrerá, quando esta tiver sido ajustada; todos os riscos sobre os quais aquele Segurador estará se comprometendo; tempo e o local em que os riscos deverão começar e terminar; prêmio do Seguro, local, época e forma de pagamento; tempo, local e forma de pagamento, na ocorrência do sinistro; declaração de que as partes se sujeitam à decisão arbitral, em caso de discórdia; data da conclusão do Contrato, com declaração se isto ocorrera antes ou após o meio-dia; todas as demais condições que as partes tenham interesse em acordar entre si.

Tecnicamente, as condições para que um Seguro Marítimo ocorra são: o segurado deve estar sujeito a uma perda real, que é a mesma do risco ser possível; a ocorrência do risco deve ser acidental; o prejuízo do segurado deve ser bastante importante para garantir a existência do Contrato de Seguro; o sinistro deve ser bem descrito - causa, instante, local e valor; o custo do seguro não deve ser exagerado; os prejuízos incorridos devem ser de possível previsão; e o benefício do seguro não poderá trazer lucro ao segurado.

A fim de eliminar frequentes e reduzidas perdas que não pesam ao segurado, mas que poderiam tornar o Seguro, excessivamente, oneroso e quase impossível de realizar-se, todo Seguro pode ser feito com franquias: simples e deduzível. Por franquia, entende-se uma limitação da responsabilidade do pagamento pelo Segurador.

Na franquia simples, o Segurador não pagará pelas perdas e danos até determinado percentual ou quantia acordada, porém se responsabilizará pelo pagamento integral do prejuízo ocorrido se seu valor ultrapassar aqueles percentual ou quantia. Já na franquia deduzível, o percentual ou a quantia sempre serão deduzidos do prejuízo a indenizar.

O segurado tanto poderá ser uma pessoa física como jurídica. Além de pagar o prêmio, ele terá outras obrigações gerais que são determinadas no Código Civil: pagar tal prêmio no momento do recebimento da apólice; entretanto, devido à permissão de que a cobrança do prêmio possa ser efetuada, hoje, por via bancária, há um pequeno prazo para a efetivação desse pagamento; pagar os juros de prêmios atrasados; abster-se de tudo quanto possa aumentar os riscos, ou seja contrário aos termos do estipulado na apólice; comunicar ao Segurador todo e qualquer incidente que possa agravar o risco; no momento de fazer o Contrato, agir de maior boa-fé, fazendo declarações corretas.

Já o Segurador terá as seguintes obrigações: pagar em dinheiro o prejuízo resultante do risco assumido e, conforme as circunstâncias, o valor total da item segurado; ele não será obrigado a indenizar prejuízos resultantes de vício intrínseco ao item segurado; o Segurador só responderá por riscos constantes da apólice; as Sociedades Seguradoras não podem conceder aos segurados quaisquer comissões ou bonificações de qualquer espécie, nem vantagens especiais que importem dispensa ou redução do prêmio.

2.2.3.4.5.1 Seguro de Cascos

Nos Seguros de Transportes, emprega-se o termo Casco, para referir-se à própria embarcação e, no Brasil, o Seguro de Navios é denominado Seguro de Casco. Ele poderá ser individual ou, então, abarcar, simultaneamente, vários navios do mesmo Armador, situação a que se dá o nome de Seguro de Frota.

No Brasil, o Seguro de Casco cobre três quartos dos danos a terceiros e pode admitir várias coberturas: básicas, complementares, adicionais e especiais.

O Seguro do navio cobre os prejuízos, perdas e danos pelos riscos resultantes de incêndio, raio; naufrágio; terremoto; intempérie; alijamento; barataria ou rebeldia do capitão e/ou tripulantes, inclusive, motim a bordo, pilhagem, predação, detenção, retenção; desvio; encalhe; abalroamento ou colisão da embarcação transportadora com qualquer corpo fixo ou móvel; varação e afundamento da embarcação; ressacas; tempestades e trombas marinhas; arrebatamento pelo mar, arribada forçada ou mudança forçada de rota, da viagem ou do navio, mais todos os riscos e perigos de tipo e natureza semelhantes e, em geral, os que não sejam de fortuna do mar, caso fortuito ou força maior.

Além dos já citados são cobertos: os acidentes de entrada, saída ou os que podem ocorrer durante a permanência em diques, estaleiros, carreiras ou rampas; acidentes no carregamento, na descarga, no manuseio ou na movimentação da carga, ou no abastecimento da embarcação, como queda de lingada, nas operações de carga, descarga e transbordo; explosão a bordo ou fora;

negligência do Capitão, de Oficiais, de tripulantes ou de Práticos; negligência de aferidores e/ou reparadores; contato com aeronave, foguete ou míssil similar; contato com qualquer transportadora ou movimentada terrestre, com equipamento ou instalação do cais ou do porto.

E não serão cobertos: falta de condições de navegabilidade; vício próprio; fato do segurado; operações ilícitas; desvio de rota; roeduras por vermes; quarentena e estadia em porto; poluição; lucros cessantes.

Pode-se notar, portanto, que a embarcação tanto poderá atracar, assim como desatracar ou navegar, inclusive, com ou sem Prático, exceto nos casos de praticagem obrigatória; prestar assistência e rebocar navio ou embarcação em perigo. Em contrapartida, não poderá ser rebocado, exceto nas circunstâncias usuais ou quando houver necessidade de auxílio ou assistência, e nem prestar assistência ou empreender reboques ou serviços de salvamento sob contrato previamente ajustado por seu Armador, Administrador, Afretador e/ou segurado, salvo prévio entendimento com a Seguradora e o pagamento de prêmio adicional.

Se não constar da Apólice de Seguro o momento em que os perigos podem se iniciar e acabar, os riscos de Seguro sobre navio começarão a correr por conta do Segurador, a partir do instante em que a embarcação suspender sua primeira âncora para se pôr ao mar e terminarão após se ter dado fundo e se ter amarrado dentro do porto do seu destino, no lugar que aí for designado para descarregar, se levar carga, ou no lugar em que der fundo e amarrar, indo em lastro [artigo 702, do Código Comercial/1850].

Se o navio estiver seguro por ida e volta, ou por mais de uma viagem, os riscos correrão, sem interrupção, por conta do Segurador, desde o começo da primeira viagem até o fim da última [artigos 703 e 691, do Código Comercial/1850].

No Seguro de navios por estadia em algum porto, os riscos começarão a correr desde que o navio dê fundo e se amarre no mesmo porto, e findarão a partir do momento em que for suspensa sua primeira âncora para seguir viagem [artigo 704, do Código Comercial/1850].

Se as mercadorias é que tiverem sido seguradas, os riscos terão início no momento em que elas começarem a ser embarcadas no cais ou à borda d'água do lugar da carga, e somente terminarão após terem sido postas a salvo, no local da descarga; mesmo que o Capitão, por qualquer imprevisto, veja-se obrigado a descarregá-las em algum porto de escala, ou de arribada forçada [artigo 705, do Código Comercial/1850].

Os riscos de Seguro sobre frete terão seu começo a partir do instante e à medida em que forem recebidas a bordo as fazendas que pagam frete; e terminarão logo após saírem para fora do portaló do navio, e à proporção que forem saindo; salvo se por ajuste ou por uso do porto, o navio for obrigado a

receber a carga à beira d'água, e a colocá-la em terra por sua conta. O risco do frete, neste caso, acompanhará o risco das mercadorias [artigo 707, do Código Comercial/1850].

2.2.3.4.5.2 Seguro de Responsabilidade Civil do Armador

O Seguro “PROTECTION & INDEMNITY” é o Seguro Adicional ao Seguro de Casco, relativo àquilo que os Seguradores comuns não fazem e, desta forma, completam o Seguro do navio. Contudo, para que possa haver perda indenizável por tal Seguro, será necessário: que o dano seja de responsabilidade do navio segurado ou de sua Oficialidade ou, ainda, de sua tripulação e que aquele dano tenha se originado de um risco normal de navegação.

Ele fora idealizado para cobrir um quarto de danos causados: a outros navios; às docas ou aos embarcadouros; às estacadas; píeres; bóias; guindastes; às instalações portuárias; assim como à carga transportada e outros compromissos, inclusive, segurando contribuição de avaria grossa à carga, quando não houver obrigação de se contribuir, em virtude de negligência ou culpa náutica; além de cobrir a perda de vida ou danos pessoais, incluindo tratamento e repatriação dos próprios tripulantes ou pessoas transportadas em outra embarcação; cobrindo, ainda, a remoção de obstáculos à navegação.

2.2.3.4.5.3 Medidas Necessárias a Contratos de Seguro Marítimo

Em todas as Apólices brasileiras de Seguros de embarcações há cláusula pela qual o segurado é obrigado a tomar todas as medidas, tanto para evitar acidentes como para minorar suas consequências: o segurado perderá direito à indenização, caso negligencie o cumprimento daquelas obrigações.

Em caso de perigo, caberá ao Comandante, o Preposto do Armador, zelar pelos interesses de sua guarda, inclusive o do segurado que é idêntico ao do Armador. É preciso que tome providências adequadas e que tal despesa efetuada se justifique, a fim de evitar situação iminente que, caso viesse a acontecer, provocaria danos muito maiores que o desembolso imprevisto, porém, realizado. Assim, sempre que as circunstâncias o exigirem, ficará o Capitão autorizado a contratar reboque ou outro auxílio necessário, assumindo despesas que recairão sobre o Segurador.

Tão logo ocorra qualquer acidente a bordo, passível de reclamação do Segurado junto ao Segurador deve-se: reunir todas as causas ou elementos esclarecedores do sinistro, bem como todos os

comproventes das despesas realizadas, os efeitos, estes, preferencialmente, efetuados com prévia autorização do Segurador ou seus representantes.

Nota-se a extrema importância de: anotar, da maneira mais esclarecedora possível, nos Diários de bordo, o fato ocorrido; juntar documentos que comprovem que o sinistro fora causado por um risco segurado e durante o prazo de vigência do Contrato de Seguro; verificar, também, as anotações do Diário de Máquinas, de forma a precisar a causa e maneira do sinistro; deve ser feita comunicação, via telegráfica, à sede da Empresa Armadora, a fim de que esta envie, imediatamente, ao Segurador, aviso do sinistro, constando: data e hora do acidente, local de ocorrência, assim como suas causas e consequências.

Vale ressaltar que, segundo o artigo 505 do Código Comercial/1850, o Capitão deve fazer juramento perante a Autoridade competente do primeiro porto a que chegar, de forma a ratificar todos os assentamentos feitos no Livro de Navegação.

Em caso de avaria particular, em que o dano é involuntário e que somente interessa ao proprietário do bem danificado, também no primeiro porto em que o navio atracara, após o acidente, por parte de segurado, deverão ser solicitadas vistorias, a serem executadas pelos representantes do Segurador. Em se tratando dessa espécie de avaria, a realização de Vistoria será condição essencial para a defesa dos direitos do segurado.

Será, então, emitido o Certificado de Avaria, da Vistoria ou, ainda, Relatório da Vistoria, mencionando-se: causa e natureza do acidente, a extensão das avarias, o custo estimado dos consertos e se haverá ou não necessidade de serem efetuados provisórios reparos que permitam que o navio prossiga sua viagem.

Diferentemente, em se tratando de avaria grossa, além da ratificação do protesto marítimo, será fundamental que o Armador e embarcadores assinem Termo de Compromisso, pelo qual é liberada a carga. Os embarcadores da carga não segurada efetuarão depósito, em dinheiro, comprometendo-se a participar da avaria grossa. O Segurador poderá, a critério do Armador, prestar fiança para a carga segurada.

Entende-se por avaria grossa, os danos causados, deliberadamente, em caso de perigo ou desastre imprevisto, sofridos como consequência imediata destes eventos, assim como as despesas feitas em iguais circunstâncias, depois de deliberações motivadas, em benefício do salvamento comum do navio e mercadorias, desde seu carregamento e partida até seu retorno e descarga.

O valor referente à avaria grossa é repartido, proporcionalmente, entre o navio, seu frete e a carga, rateio este, efetuado através do processo de “Regulação de Avaria Grossa” e a cobertura dada pelos Contratos de Seguro Marítimo, Seguro de Transportes e Seguro de Casco. Para esse tipo de

risco, abrangerá, tanto as perdas e danos dessa espécie, sofridos pelo objeto segurado, quanto a contribuição que lhe coubera naquela respectiva Regulação.

Haverá Ata de Deliberação e dela deverá constar o acidente circunstanciado e as providências de resultado útil e que teriam sido escolhidas pela maioria, com o cuidado de, neste caso de avaria grossa, frisar que seriam as exigíveis para salvamento do navio e seu carregamento.

Em todos os casos envolvendo terceiros, como colisão, abalroamento, o Comandante, ainda, deverá comunicar-se, via rádio, ou por escrito com o Capitão da outra embarcação, sua intenção de responsabilizá-lo pelo sinistro, além de informá-lo acerca das razões de fazê-lo.

É, ainda, interessante que seja feito pelo Comandante, um Relatório contendo os mais detalhados esclarecimentos sobre aquele sinistro e, no caso em que a natureza das avarias o exijam, deverá existir um outro sobre o mesmo assunto, contudo, feito pelo primeiro Maquinista e visado pelo Capitão do navio.

É importante que o Comandante tenha em mente que, após o acidente, será ele, o único representante direto do Segurador. Portanto, a fim de garantir à sua empresa, a possibilidade de não ver aumentadas as despesas com renovação dos Seguros, deverá reduzir as despesas ao mínimo possível.

De posse de todos aqueles materiais acerca do sinistro, o Segurador e seus representantes farão relatório baseado nas informações colhidas e, em certos casos, será necessário esclarecê-las, antes de efetuar o pagamento daquela indenização.

2.3 Considerações Práticas Quanto ao Tribunal Marítimo

O Tribunal Marítimo, cuja sede localiza-se na Av. Alfredo Agache s/nº, Praça XV de Novembro, cidade do Rio de Janeiro, porém, tendo competência territorial espalhada por todo o Brasil, fora criado em 1931 e, àquela época, possuía dupla função: tanto administrativa, quanto judiciária. Contudo, seu fundamento legal somente surgira com o advento da Lei Federal nº 2180/1954 [LOTM].

Entretanto, atualmente, apenas, permanece a primeira daquelas: a administrativa. Apesar do seu nome, Tribunal, em realidade, é órgão colegiado autônomo, vinculado ao Ministério da Defesa, por meio do Comando da Marinha, no que se refere aos provimentos de pessoal militar e de recursos necessários ao seu funcionamento; faz parte do Poder Executivo Federal. Não possui qualquer vinculação com o Estado-Juiz, portanto, não pertencendo ao Poder Judiciário. Em verdade, a cada vez que o Tribunal Marítimo julga, será o Poder Executivo que estará exercendo seu direito anômalo de

julgar, assim como acontece quando qualquer um dos três Poderes exerce funções diferentes de suas atividades-fins.

O Direito Marítimo Administrativo objetiva regular a administração da Marinha Mercante, no que diga respeito à sua organização e a seus serviços, instituindo os Princípios da Política Marítima, impondo normas de conduta à tripulação, fixando suas atribuições. Dessa forma estará traçando todas as regras indispensáveis, segundo o interesse do país, a fim de que se efetivem as atividades de navegação em águas territoriais e, em se tratando de navios nacionais, também fora delas.

Tem havido muitas dúvidas acerca do verdadeiro papel e importância daquele Tribunal, assim como sobre sua interferência no que se refere ao convencimento do Estado-Juiz, no tocante às ações judiciais que tratam das obrigações e da responsabilidade civil do transportador marítimo, quando este deixa de cumpri-las, de acordo com aquilo que expressa o contrato de transporte de cargas.

Quanto à Lei Federal acima citada, estipula que embarcação mercante será toda construção utilizada como meio de transporte através d'água, destinando-se à indústria da navegação, não importa quais sejam suas características ou local de tráfego. As decisões do Tribunal Marítimo terão validade e eficácia, entre outras situações sobre: embarcações mercantes de quaisquer nacionalidades, em águas brasileiras, ou, então, em alto mar, sendo que nesta última opção, somente, se estiverem envolvidas em qualquer acidente marítimo ou incidente de navegação, no qual tenha perdido a vida ou sofrido ferimentos graves qualquer pessoa física brasileira ou, ainda, que tenham provocado danos graves a navios ou a instalações brasileiras ou ao meio marinho, de acordo com as normas do Direito Internacional; embarcações mercantes brasileiras em alto mar ou em águas estrangeiras; o pessoal da Marinha Mercante; os marítimos estrangeiros, em território ou águas territoriais brasileiras; os agentes ou consignatários de empresa estrangeira de navegação, no Brasil; os proprietários, armadores, locatários, carregadores, agentes e consignatários de embarcações brasileiras e seus prepostos; os proprietários, armadores, locatários, carregadores, consignatários e seus prepostos de embarcações mercantes estrangeiras, no Brasil.

Tal instituição tem por funções típicas, processar e julgar, administrativamente, os casos concretos, os sinistros, decorrentes de acidentes e dos fatos da navegação, especificados na LOTM, podendo aplicar penas pecuniárias, ou multas, e administrativas.

Consideram-se como acidentes de navegação os seguintes: naufrágio; abalroação; encalhe; colisão; água aberta; explosão; incêndio; varação; arribada e alijamento; avaria ou defeito no navio ou em suas instalações que venha a pôr em risco a embarcação, as vidas ou fazendas de bordo.

Já os fatos da navegação envolvem: o mau aparelhamento ou a impropriedade da embarcação para o serviço em que é utilizada e a deficiência da Equipagem; a alteração da rota; a má estivação da carga que sujeite a risco a segurança da navegação; a recusa injustificada de socorro à embarcação em

perigo, assim como todos os fatos que prejudiquem ou ponham em risco a incolumidade e a segurança da embarcação, das vidas ou das fazendas de bordo, bem como o emprego da embarcação, no todo ou em parte, na prática de atos ilícitos, previstos em lei como crime ou contravenção penal ou que sejam entendidos como lesivos à Fazenda Nacional.

As decisões ou “julgamentos” dali advindas, em Acórdãos, na realidade, apenas, abalizados pareceres técnicos, não possuem o caráter jurisdicional, vez que não declaram ou não realizam o direito para cada caso concreto: então, perante suas respectivas disputas judiciais, podem não lhes ser dado o devido valor, não se conferindo àquelas, um caráter absoluto e incontroverso. Precisarão ser, somente, remetidas, em traslado, para juntar-se à respectiva ação, para reexame pelo Poder Judiciário, em respeito ao que expressa o inciso XXXV do art. 5º da Carta Magna, de que “a lei não excluirá da apreciação do Poder Judiciário lesão ou ameaça a direito²¹”.

Os pareceres são estritamente técnicos porque envolvem o trabalho de sete indivíduos, três militares e quatro civis, profissionais bastante qualificados, denominados Juizes, mas, na verdade, árbitros, já que despidos de jurisdição; porém, todos especializados em Direito Marítimo e relacionados à navegação. Contudo, gozam da prerrogativa de inamovibilidade e, quando em exercício, também, das deferências devidas ao cargo. Durante a apuração das responsabilidades por fatos e acidentes de navegação, eles definem sua natureza, além de investigá-los, tentando determinar-lhes as causas, circunstâncias e amplitudes e emitem opinião técnica a respeito daquilo que sobre os mesmos, tomaram conhecimento. E julgam, administrativamente, os envolvidos.

Aquelas pessoas têm, ainda, a obrigação de: atender a questões de registros de navios ao manter os registros gerais da propriedade naval, registrando, transferindo, averbando ou, ainda, cancelando os registros de tais embarcações; de registrar, assim como renovar, averbar e cancelar registro de Armador de navios brasileiros; de registrar, cancelar ou liberar Registro de Ônus sobre embarcações brasileiras, regularizando suas avarias. Tais tarefas perante o Tribunal Marítimo ocorrem após a entrega de documentação adequada, inclusive com apresentação de cópias autenticadas, junto à Capitania dos Portos, junto à Delegacia ou, mesmo, à Agência da Marinha, de sua jurisdição.

Entretanto, com a entrega de documentos naquele próprio Tribunal, outros procedimentos poderão ser executados, desta vez, relacionados ao Pré-Registro ou PRÉ-REB ou, mesmo, ao próprio Registro Especial Brasileiro ou REB: pré-registrar, renovar, averbar e cancelar no Registro Especial Brasileiro; registrar Embarcações Brasileiras, Embarcações Estrangeiras Afretadas, assim como

²¹ BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, D.F. Senado, 1988.

averbar no Registro Especial Brasileiro ou, então, renovar ou cancelar Registro Especial Brasileiro. Além disso, poder-se-á requerer Certidões e consultar Tabela de Custas.

O pré-registro no REB será feito em atendimento a requerimento formulado pela empresa brasileira de navegação registrada no Tribunal Marítimo, enquanto o registro no REB será feito, também, através daquele instrumento, porém, a pedido da empresa brasileira de navegação proprietária ou afretadora da embarcação brasileira.

A seguir, transcrevem-se algumas das atividades expressas no artigo 16 da Lei nº 2180/1954, a respeito de algo que, também, precisa executar, em função do que determina o Direito Marítimo Administrativo.

Art . 16. Compete ainda ao Tribunal Marítimo:

- a) determinar a realização de diligências necessárias ou úteis à elucidação de fatos e acidentes da navegação;
- b) delegar atribuições de instrução;
- c) proibir ou suspender por medida de segurança o tráfego de embarcações, assim como ordenar pelo mesmo motivo o desembarque ou a suspensão de qualquer marítimo;
- d) processar e julgar recursos interpostos nos termos desta lei;
- e) dar parecer nas consultas concernentes à Marinha Mercante, que lhe forem submetidas pelo Governo.
- f) funcionar, quando nomeado pelos interessados, como júízo arbitral nos litígios patrimoniais consequentes a acidentes ou fatos da navegação;
- h) sugerir ao Governo quaisquer modificações à legislação da Marinha Mercante, quando aconselhadas pela observação de fatos trazidos à sua apreciação;
- i) executar, ou fazer executar, as suas decisões definitivas.

Salienta-se, porém, que da decisão definitiva proferida pelo colegiado do mar, os únicos recursos cabíveis serão os embargos de declaração e, ainda, os embargos infringentes ou de nulidade, que terão que ser opostos, respectivamente, nos prazos de quarenta e oito horas e de dez dias, ambos, contados a partir da data de publicação do acórdão no órgão oficial.

Contudo, tal parecer técnico emitido, terá, somente, valor probatório, presumindo-se certo, não tendo o poder, entretanto, de influenciar o convencimento do Estado-Juiz. Então, não restará ao interessado, senão aguardar um novo exame daquela decisão quanto à matéria técnica, acerca de fatos e/ou atos ocorridos, dessa vez, executado pelo Poder Judiciário, a que estará sujeito, dando-se nova

interpretação à matéria discutida em âmbito administrativo. Essa revisão ocorrerá com o objetivo de não serem feridos os princípios básicos da responsabilidade civil que regem o ordenamento jurídico brasileiro.

2.4 O Mais Relevante Acerca da Legislação Marítima Brasileira

Através do Decreto-lei nº 666, de 02/07/1969, o Presidente da República instituiu a obrigatoriedade de transporte em navio de bandeira brasileira e dispusera sobre outras providências. Contudo, tal decreto fora alterado, alguns dias depois, pelo de nº 687, também de julho de 1969. Eis alguns dos dispositivos desse último, na íntegra:

Art. 1º À Superintendência Nacional da Marinha Mercante - SUNAMAM, no exercício de sua função reguladora do transporte marítimo, cabe disciplinar e controlar, mediante resoluções que expedir, a participação da frota mercante nacional nas linhas internacionais de navegação.

Parágrafo único. Para os efeitos deste artigo, deverão predominar, no tráfego entre o Brasil e os demais países, os armadores nacionais do país exportador e importador de mercadorias, até que seja obtida a igualdade de participação entre os mesmos armadores, preconizada pela política brasileira de transporte marítimo internacional.

Art. 2º Será feito, obrigatoriamente, em navios de bandeira brasileira, respeitado o princípio da reciprocidade, o transporte de mercadorias importadas por qualquer órgão 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.

§ 1º A Superintendência Nacional da Marinha Mercante - SUNAMAM poderá, com a aprovação prévia do Conselho Nacional de Comércio Exterior - CONCEX, estender a obrigatoriedade prevista neste artigo a mercadorias nacionais exportadas. [Redação dada pelo Decreto-lei nº 687, de 1969].

§ 2º A obrigatoriedade prevista neste artigo será extensiva às mercadorias cujo transporte esteja regulado em acordos ou convênios firmados ou reconhecidos pelas autoridades brasileiras, obedecidas a condições neles fixadas.

Art. 3º As cargas de importação ou exportação, vinculadas obrigatoriamente ao transporte em navios de bandeira brasileira, poderão ser liberadas em favor de bandeira do país exportador ou importador, ponderadamente até 50% do seu total, desde que a legislação do país comprador ou vendedor conceda, pelo menos, igual tratamento em relação aos navios de bandeira brasileira.

§1º Em caso de absoluta falta de navios de bandeira brasileira próprios ou afretados, para o transporte do total ou de parte da percentagem que lhe couber, deverá a mesma ser liberada em favor de navio da bandeira do país exportador ou importador.

§ 2º Caso não haja navio de bandeira brasileira ou da bandeira do importador ou exportador em posição para o embarque da carga, poderá a Superintendência Nacional da Marinha Mercante, a seu exclusivo critério, liberar o transporte para navio de terceira bandeira especificamente designado.

§ 3º Quando a importação de mercadorias sujeitas à liberação for feita de país não servido por navio de sua bandeira nem por navio de bandeira brasileira, a Superintendência Nacional da Marinha Mercante fará a liberação prévia das cargas. [Redação dada pelo Decreto-lei nº 687, de 1969].

Art. 5º Para os fins deste Decreto-Lei, considera-se navio de bandeira brasileira o navio afretado por empresa brasileira devidamente autorizada a funcionar no transporte de longo curso.

Em 08 de janeiro de 1997, o Presidente da República sancionou a Lei nº 9432 sobre a ordenação do transporte aquaviário, aqui transcrita em alguns artigos, na íntegra.

Art. 1º Esta Lei se aplica:

I - aos armadores, às empresas de navegação e às embarcações brasileiras;

II - às embarcações estrangeiras afretadas por armadores brasileiros;

III - aos armadores, às empresas de navegação e às embarcações estrangeiras, quando amparados por acordos firmados pela União.

Parágrafo único. Excetua-se do disposto neste artigo:

I - os navios de guerra e de Estado que não estejam empregados em atividades comerciais;

II - as embarcações de esporte e recreio;

III - as embarcações de turismo;

IV - as embarcações de pesca;

V - as embarcações de pesquisa.

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, presta 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;

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].

Art. 3º Terão o direito de arvorar a bandeira brasileira as embarcações:

I - inscritas no Registro de Propriedade Marítima, de propriedade de pessoa física residente e domiciliada no País ou de empresa brasileira;

II - sob contrato de afretamento a casco nu, por empresa brasileira de navegação, condicionado à suspensão provisória de bandeira no país de origem.

Art. 4º Nas embarcações de bandeira brasileira serão necessariamente brasileiros o comandante, o chefe de máquinas e dois terços da tripulação.

Art. 5º A operação ou exploração do transporte de mercadorias na navegação de longo curso é aberta aos armadores, às empresas de navegação e às embarcações de todos os países, observados os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade.

§ 1º As disposições do Decreto-lei nº 666, de 2 de julho de 1969, e suas alterações, só se aplicam às cargas de importação brasileira de países que pratiquem, diretamente ou por intermédio de qualquer benefício, subsídio, favor governamental ou prescrição de cargas em favor de navio de sua bandeira.

§ 2º Para os efeitos previstos no parágrafo anterior, o Poder Executivo manterá, em caráter permanente, a relação dos países que estabelecem proteção às suas bandeiras.

§ 3º O Poder Executivo poderá suspender a aplicação das disposições do Decreto-lei nº 666, de 2 de julho de 1969, e suas alterações, quando comprovada a inexistência ou indisponibilidade de embarcações operadas por empresas brasileiras de navegação, do tipo e porte adequados ao transporte pretendido, ou quando estas não oferecerem condições de preço e prazo compatíveis com o mercado internacional.

Art. 6º A operação ou exploração da navegação interior de percurso internacional é aberta às empresas de navegação e embarcações de todos os países, exclusivamente na forma dos acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade.

Art. 7º As embarcações estrangeiras somente poderão participar do transporte de mercadorias na navegação de cabotagem e da navegação interior de percurso nacional, bem como da navegação de apoio portuário e da navegação de apoio marítimo, quando afretadas por empresas brasileiras de navegação, observado o disposto nos artigos 9º e 10.

Parágrafo único. O governo brasileiro poderá celebrar acordos internacionais que permitam a participação de embarcações estrangeiras nas navegações referidas neste artigo, mesmo quando não afretadas por empresas brasileiras de navegação, desde que idêntico privilégio seja conferido à bandeira brasileira nos outros Estados contratantes.

Art. 8º A empresa brasileira de navegação poderá afretar embarcações brasileiras e estrangeiras por viagem, por tempo e a casco nu.

Art. 9º O afretamento de embarcação estrangeira por viagem ou por tempo, para operar na navegação interior de percurso nacional ou no transporte de mercadorias na navegação de cabotagem ou nas navegações de apoio portuário e marítimo, bem como a casco nu na navegação de apoio portuário, depende de autorização do órgão competente e só poderá ocorrer nos seguintes casos:

I - quando verificada inexistência ou indisponibilidade de embarcação de bandeira brasileira do tipo e porte adequados para o transporte ou apoio pretendido;

II - quando verificado interesse público, devidamente justificado;

III - quando em substituição a embarcações em construção no País, em estaleiro brasileiro, com contrato em eficácia, enquanto durar a construção, por período máximo de trinta e seis meses, até o limite:

a) da tonelage de porte bruto contratada, para embarcações de carga;

b) da arqueação bruta contratada, para embarcações destinadas ao apoio.

Parágrafo único. A autorização de que trata este artigo também se aplica ao caso de afretamento de embarcação estrangeira para a navegação de longo curso ou interior de percurso internacional, quando o mesmo se realizar em virtude da aplicação do art. 5º, § 3º.

Art. 10. Indepe de autorização o afretamento de embarcação:

I - de bandeira brasileira para a navegação de longo curso, interior, interior de percurso internacional, cabotagem, de apoio portuário e de apoio marítimo;

II - estrangeira, quando não aplicáveis as disposições do Decreto-lei nº 666, de 2 de julho de 1969, e suas alterações, para a navegação de longo curso ou interior de percurso internacional;

III - estrangeira a casco nu, com suspensão de bandeira, para a navegação de cabotagem, navegação interior de percurso nacional e navegação de apoio marítimo, limitado ao dobro da tonelage de porte bruto das embarcações, de tipo semelhante, por ela encomendadas a estaleiro brasileiro instalado no País, com contrato de construção em eficácia, adicionado de metade da tonelage de porte bruto das embarcações brasileiras de sua propriedade, ressalvado o direito ao afretamento de pelo menos uma embarcação de porte equivalente.

Art. 11. É instituído o Registro Especial Brasileiro - REB, no qual poderão ser registradas embarcações brasileiras, operadas por empresas brasileiras de navegação.

§ 2º É assegurada às empresas brasileiras de navegação a contratação, no mercado internacional, da cobertura de seguro e resseguro de cascos, máquinas e responsabilidade civil para suas embarcações registradas no REB, desde que o mercado interno não ofereça tais coberturas ou preços compatíveis com o mercado internacional.

§ 5º Deverão ser celebrados novas convenções e acordos coletivos de trabalho para as tripulações das embarcações registradas no REB, os quais terão por objetivo preservar condições de competitividade com o mercado internacional.

§ 6º Nas embarcações registradas no REB serão necessariamente brasileiros apenas o comandante e o chefe de máquinas.

§ 9º A construção, a conservação, a modernização e o reparo de embarcações pré-registradas ou registradas no REB serão, para todos os efeitos legais e fiscais, equiparadas à operação de exportação.

§ 11. A inscrição no REB será feita no Tribunal Marítimo e não suprime, sendo complementar, o registro de propriedade marítima, conforme dispõe a Lei nº 7.652, de 3 de fevereiro de 1988.

§ 12. Caberá ao Poder Executivo regulamentar o REB, estabelecendo as normas complementares necessárias ao seu funcionamento e as condições para a inscrição de embarcações e seu cancelamento.

Art. 16. Caso o Registro Especial Brasileiro não seja regulamentado no prazo de cento e oitenta dias, contado da data de publicação desta Lei, será admitida, até que esteja regulamentado o REB, a transferência ou exportação de embarcação inscrita no Registro de Propriedade Marítima, de propriedade de empresa brasileira, para a sua subsidiária integral no exterior, atendidas, no caso daquelas ainda não quitadas, as seguintes exigências:

I - manutenção, em nome da empresa brasileira, do financiamento vinculado à embarcação, da mesma forma que novas solicitações de recursos;

II - constituição, no país de registro da embarcação, de hipoteca a favor do credor no Brasil;

III - prestação de fiança adicional, pela subsidiária integral, para o financiamento de que trata o inciso I.

§ 1º As embarcações transferidas ou exportadas para as subsidiárias integrais, domiciliadas no exterior, de empresas brasileiras gozarão dos mesmos direitos das embarcações de bandeira brasileira, desde que:

I - sejam brasileiros o seu comandante e seu chefe de máquinas;

II - sejam observados, no relacionamento trabalhista com as respectivas tripulações, requisitos mínimos estabelecidos por organismos internacionais devidamente reconhecidos;

III - tenham sido construídas no Brasil ou, se construídas no exterior, tenham sido registradas no Brasil até a data de vigência desta Lei;

IV - submetam-se a inspeções periódicas pelas autoridades brasileiras, sob as mesmas condições das embarcações de bandeira brasileira.

§ 2º Aplica-se o disposto no parágrafo anterior às embarcações que já tenham sido anteriormente exportadas ou transferidas para as subsidiárias integrais no exterior de empresas brasileiras.

§ 3º As embarcações construídas no Brasil e exportadas ou transferidas para as subsidiárias integrais de empresa brasileira gozarão dos incentivos legais referentes à exportação de bens.

§ 4º O descumprimento de qualquer das exigências estabelecidas neste artigo implica a perda dos direitos previstos no § 1º .

Art. 18. A ordenação da direção civil do transporte aquaviário em situação de tensão, emergência ou guerra terá sua composição, organização administrativa e âmbito de coordenação nacional definidos pelo Poder Executivo.

Em 17/06/1997, o Presidente da República, ainda, se utilizara do Decreto de nº 2256, que terá alguns de seus artigos, abaixo, transcritos, a fim de regulamentar o Registro Especial Brasileiro, REB, para embarcações de que tratara a Lei de nº 9.432, de 08/01/97.

Art 1º O Registro Especial Brasileiro, REB, instituído pela Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, será efetuado no Tribunal Marítimo, não suprimindo e sendo complementar ao registro da propriedade marítima, conforme dispõe a Lei nº 7.652, de 3 de fevereiro de 1988.

§1º O Tribunal Marítimo emitirá, para as embarcações incluídas no REB, o Certificado de Registro Especial Brasileiro.

§2º O Tribunal Marítimo manterá cadastro específico atualizado de todas as embarcações pré-registradas e registradas no REB;

Art. 2º Poderão ser registradas no REB, em caráter facultativo, as embarcações brasileiras, operadas por empresas brasileiras de navegação, nos termos da Lei nº 9.432, de 1997.

Parágrafo único. As embarcações estrangeiras afretadas a casco nu, com suspensão de bandeira, poderão ser registradas no REB, nas seguintes condições:

a) para a navegação de longo curso e interior de percurso internacional, até o dobro da tonelage de porte bruto das embarcações de tipo semelhante, encomendadas a estaleiros brasileiros instalados no País, pela empresa brasileira afretadora, com contrato de construção em eficácia, adicionado da tonelage de porte bruto das embarcações brasileiras de tipo semelhante de sua propriedade;

b) para a navegação de cabotagem, navegação interior de percurso nacional e navegação de apoio marítimo, na forma prevista no inciso III do art. 10 da Lei nº 9.432, de 1997.

Art.3º Para os efeitos deste Decreto, ficam estabelecidas as seguintes definições:

I-CONSERVAÇÃO: manutenção rotineira da embarcação que envolva o conjunto de atividades destinadas a mantê-la, e a seus equipamentos, dentro de suas especificações técnicas;

II-CONSTRUÇÃO: execução de projeto de embarcação desde o início das obras até o recebimento do termo de entrega pelo estaleiro;

III-CONVERSÃO: mudanças estruturais e de sistemas, na embarcação, que modifiquem suas características básicas, podendo alterar o seu emprego;

IV-MODERNIZAÇÃO: alteração de vulto que vise a aprimorar o desempenho da embarcação, de equipamentos e sistemas, sem modificar as características básicas de seu emprego;

V-PRÉ-REGISTRO NO REB: registro provisório de embarcação com contrato de construção, com estaleiro nacional, visando ao benefício dos incentivos do REB;

VI-REPARO ou REPARAÇÃO: é a atividade necessária à restauração das especificações técnicas do material de bordo e que se revista de caráter predominantemente eventual;

VII-TRIPULANTE: trabalhador aquaviário, com vínculo empregatício, que exerça funções, embarcado, na operação da embarcação.

Art 4º O pré-registro, o registro no REB e os seus cancelamentos serão feitos pelo Tribunal Marítimo.

§ 8º Caberá ao Ministério dos Transportes informar ao Tribunal Marítimo as empresas brasileiras de navegação que, por força de alienação de embarcação própria ou cancelamento de construção, estejam excedendo sua capacidade de inscrição no REB de embarcações afretadas a casco nu com suspensão provisória de bandeira, para fins de cancelamento do registro no REB.

Art. 5º É assegurada às empresas brasileiras de navegação a contratação, no mercado internacional, da cobertura de seguro e resseguro de cascos, máquinas e responsabilidade civil para suas embarcações registradas no REB, desde que o mercado interno não ofereça tais coberturas ou preços compatíveis com o mercado internacional.

Art. 8º As convenções e os acordos coletivos de trabalho regerão as condições de trabalho para as tripulações das embarcações registradas no REB, estipulando, dentre outras normas, as relativas a remuneração e regime de férias.

Parágrafo único. As convenções e acordos coletivos de trabalho serão devidamente depositados nas Delegacias Regionais do Trabalho e no Tribunal Marítimo, no prazo de 120 dias após o registro da embarcação no REB.

Também em 1997, agora, em 11 de dezembro, o Presidente da República sancionou a LESTA, Lei de nº 9537 que trata da Segurança do Tráfego Aquaviário em Águas sob Jurisdição brasileira, além de incluir outras providências. Tanto abrangerá embarcações brasileiras, excetuando-se as de guerra, como informações sobre tripulantes, os profissionais não tripulantes e os passageiros nela embarcados, ainda que fora das águas sob jurisdição nacional, como, também, embarcações estrangeiras e aeronaves na superfície das águas sob jurisdição nacional. Aborda a atuação da praticagem, a obrigatoriedade de comunicação de acidentes e a apuração dos fatos, tanto no que diga respeito aos navios, quanto às plataformas. Transcrever-se-ão, abaixo, alguns de seus dispositivos.

Art. 1º A segurança da navegação, nas águas sob jurisdição nacional, rege-se por esta Lei.

§ 1º As embarcações brasileiras, exceto as de guerra, os tripulantes, os profissionais não-tripulantes e os passageiros nelas embarcados, ainda que fora das águas sob jurisdição nacional, continuam sujeitos ao previsto nesta Lei, respeitada, em águas estrangeiras, a soberania do Estado costeiro.

§ 2º As embarcações estrangeiras e as aeronaves na superfície das águas sob jurisdição nacional estão sujeitas, no que couber, ao previsto nesta Lei.

Art. 2º Para os efeitos desta Lei, ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições:

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

III - Armador - 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;

IV - Comandante [também denominado Mestre, Arrais ou Patrão] - tripulante responsável pela operação e manutenção de embarcação, em condições de segurança, extensivas à carga, aos tripulantes e às demais pessoas a bordo;

V - Embarcação - qualquer construção, inclusive as plataformas flutuantes e, quando rebocadas, as fixas, sujeita a inscrição na autoridade marítima e suscetível de locomover na água, por meios próprios ou não, transportando pessoas ou cargas;

VI - Inscrição da embarcação - cadastramento na autoridade marítima, com atribuição do nome e do número de inscrição e expedição do respectivo documento de inscrição;

VII - Inspeção Naval - atividade de cunho administrativo, que consiste na fiscalização do cumprimento desta Lei, das normas e regulamentos dela decorrentes, e dos atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, no que se refere exclusivamente à salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação, no mar aberto e em hidrovias interiores, e à prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas fixas ou suas instalações de apoio;

VIII - Instalação de apoio - instalação ou equipamento, localizado nas águas, de apoio à execução das atividades nas plataformas ou terminais de movimentação de cargas;

IX - Lotação - quantidade máxima de pessoas autorizadas a embarcar;

X - Margens das águas - as bordas dos terrenos onde as águas tocam, em regime de cheia normal sem transbordar ou de preamar de sizígia;

XI - Navegação em mar aberto - a realizada em águas marítimas consideradas desabrigadas;

XII - Navegação Interior - a realizada em hidrovias interiores, assim considerados rios, lagos, canais, lagoas, baías, angras, enseadas e áreas marítimas consideradas abrigadas;

XIII - Passageiro - todo aquele que, não fazendo parte da tripulação nem sendo profissional não-tripulante prestando serviço profissional a bordo, é transportado pela embarcação;

XIV - Plataforma - instalação ou estrutura, fixa ou flutuante, destinada às atividades direta ou indiretamente relacionadas com a pesquisa, exploração e exploração dos recursos oriundos do leito das águas interiores e seu subsolo ou do mar, inclusive da plataforma continental e seu subsolo;

XV - Prático - aquaviário não-tripulante que presta serviços de praticagem embarcado;

XVI - Profissional não-tripulante - todo aquele que, sem exercer atribuições diretamente ligadas à operação da embarcação, presta serviços eventuais a bordo;

XVII - Proprietário - pessoa física ou jurídica, em nome de quem a propriedade da embarcação é inscrita na autoridade marítima e, quando legalmente exigido, no Tribunal Marítimo;

XVIII - Registro de Propriedade da Embarcação - registro no Tribunal Marítimo, com a expedição da Provisão de Registro da Propriedade Marítima;

XIX - Tripulação de Segurança - quantidade mínima de tripulantes necessária a operar, com segurança, a embarcação;

XX - Tripulante - aquaviário ou amador que exerce funções, embarcado, na operação da embarcação;

XXI - Vistoria - ação técnico-administrativa, eventual ou periódica, pela qual é verificado o cumprimento de requisitos estabelecidos em normas nacionais e internacionais, referentes à prevenção da poluição ambiental e às condições de segurança e habitabilidade de embarcações e plataformas.

Art. 3º Cabe à autoridade marítima, Ministério da Marinha, 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.

Art. 4º São atribuições da autoridade marítima:

I - elaborar normas para:

a) habilitação e cadastro dos aquaviários e amadores;

- b) tráfego e permanência das embarcações nas águas sob jurisdição nacional, bem como sua entrada e saída de portos, atracadouros, fundeadouros e marinas;
 - c) realização de inspeções navais e vistorias;
 - d) arqueação, determinação da borda livre, lotação, identificação e classificação das embarcações;
 - e) inscrição das embarcações e fiscalização do Registro de Propriedade;
 - f) cerimonial e uso dos uniformes a bordo das embarcações nacionais;
 - g) registro e certificação de helipontos das embarcações e plataformas, com vistas à homologação por parte do órgão competente;
 - h) execução de obras, dragagens, pesquisa e lavra de minerais sob, sobre e às margens das águas sob jurisdição nacional, no que concerne ao ordenamento do espaço aquaviário e à segurança da navegação, sem prejuízo das obrigações frente aos demais órgãos competentes;
 - i) cadastramento e funcionamento das marinas, clubes e entidades desportivas náuticas, no que diz respeito à salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação no mar aberto e em hidrovias interiores;
 - j) cadastramento de empresas de navegação, peritos e sociedades classificadoras;
 - l) estabelecimento e funcionamento de sinais e auxílios à navegação;
 - m) aplicação de penalidade pelo Comandante;
- II - regulamentar o serviço de praticagem, estabelecer as zonas de praticagem em que a utilização do serviço é obrigatória e especificar as embarcações dispensadas do serviço;
- III - determinar a tripulação de segurança das embarcações, assegurado às partes interessadas o direito de interpor recurso, quando discordarem da quantidade fixada;
- IV - determinar os equipamentos e acessórios que devam ser homologados para uso a bordo de embarcações e plataformas e estabelecer os requisitos para a homologação;
- V - estabelecer a dotação mínima de equipamentos e acessórios de segurança para embarcações e plataformas;
- VI - estabelecer os limites da navegação interior;
- VII - estabelecer os requisitos referentes às condições de segurança e habitabilidade e para a prevenção da poluição por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio;
- VIII - definir áreas marítimas e interiores para constituir refúgios provisórios, onde as embarcações possam fundear ou varar, para execução de reparos;

IX - executar a inspeção naval;

X - executar vistorias, diretamente ou por intermédio de delegação a entidades especializadas.

Art. 4º-A. Sem prejuízo das normas adicionais expedidas pela autoridade marítima, é obrigatório o uso de proteção no motor, eixo e quaisquer outras partes móveis das embarcações que possam promover riscos à integridade física dos passageiros e da tripulação. [Incluído pela Lei nº 11.970, de 2009].

§ 1º O tráfego de embarcação sem o cumprimento do disposto no caput deste artigo sujeita o infrator às medidas administrativas previstas nos incisos I e II do caput do art. 16, bem como às penalidades previstas no artigo 25, desta Lei. [Incluído pela Lei nº 11.970, de 2009].

§ 2º Em caso de reincidência, a penalidade de multa será multiplicada por 3, três, além de ser apreendida a embarcação e cancelado o certificado de habilitação. [Incluído pela Lei nº 11.970, de 2009]

§ 3º A aplicação das medidas administrativas e das penalidades previstas neste artigo não exime o infrator da devida responsabilização nas esferas cível e criminal. [Incluído pela Lei nº 11.970, de 2009]

Art. 9º Todas as pessoas a bordo estão sujeitas à autoridade do Comandante.

Art. 10. O Comandante, no exercício de suas funções e para garantia da segurança das pessoas, da embarcação e da carga transportada, pode:

I - impor sanções disciplinares previstas na legislação pertinente;

II - ordenar o desembarque de qualquer pessoa;

III - ordenar a detenção de pessoa em camarote ou alojamento, quando imprescindível para a manutenção da integridade física de terceiros, da embarcação ou da carga;

IV - determinar o alijamento de carga.

Art. 11. O Comandante, no caso de impedimento, é substituído por outro tripulante, segundo a precedência hierárquica, estabelecida pela autoridade marítima, dos cargos e funções a bordo das embarcações.

Art. 12. O serviço de praticagem consiste no conjunto de atividades profissionais de assessoria ao Comandante requeridas por força de peculiaridades locais que dificultem a livre e segura movimentação da embarcação.

Art. 13. O serviço de praticagem será executado por práticos devidamente habilitados, individualmente, organizados em associações ou contratados por empresas.

§ 4º A autoridade marítima pode habilitar Comandantes de navios de bandeira brasileira a conduzir a embarcação sob seu comando no interior de zona de

praticagem específica ou em parte dela, os quais serão considerados como práticos nesta situação exclusiva.

Art. 21. O procedimento para a aplicação das medidas administrativas obedecerá ao disposto no Capítulo V, que trata das penalidades, do artigo 22 ao 35 .

Parágrafo único. Para salvaguarda da vida humana e segurança da navegação, a autoridade marítima poderá aplicar as medidas administrativas liminarmente.

Art. 22. As penalidades serão aplicadas mediante procedimento administrativo, que se inicia com o auto de infração, assegurados o contraditório e a ampla defesa.

Art. 33. Os acidentes e fatos da navegação, definidos em Lei específica, aí incluídos os ocorridos nas plataformas, serão apurados por meio de inquérito administrativo instaurado pela autoridade marítima, para posterior julgamento no Tribunal Marítimo.

Parágrafo único. Nos casos de que trata este artigo, é vedada a aplicação das sanções previstas nesta Lei antes da decisão final do Tribunal Marítimo, sempre que uma infração for constatada no curso do inquérito administrativo para apurar fato ou acidente de navegação, com exceção da hipótese de poluição das águas.

Art. 34. Respondem solidária e isoladamente pelas infrações desta Lei:

I - no caso de embarcação, o proprietário, o armador ou preposto;

II - o proprietário ou construtor da obra;

III - a pessoa física ou jurídica proprietária de jazida ou que realizar pesquisa ou lavra de minerais;

IV - o autor material.

Art. 36. As normas decorrentes desta Lei obedecerão, no que couber, aos atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, especificamente aos relativos à salvaguarda da vida humana nas águas, à segurança da navegação e ao controle da poluição ambiental causada por embarcações.

Art. 38. As despesas com os serviços a serem prestados pela autoridade marítima, em decorrência da aplicação desta Lei, tais como vistorias, testes e homologação de equipamentos, pareceres, perícias, emissão de certificados e outros, serão indenizadas pelos interessados.

Art. 39. A autoridade marítima é exercida pelo Ministério da Marinha.

E fora em 18 de maio de 1998 que o, então, Presidente do Senado Federal, no exercício do cargo de Presidente da República, usara do Decreto de nº 2596 para regulamentar a Lei nº 9537/97. Foi assim que se anexara a tal Decreto, o Regulamento de Segurança do Tráfego Aquaviário em Águas sob Jurisdição Nacional, RLESTA, cujo conteúdo, em parte, é transcrito abaixo.

Art. 1º Os aquaviários, cujas categorias constam do Anexo 1 deste Regulamento, constituem os seguintes grupos:

I - 1º Grupo - Marítimos: tripulantes que operam embarcações classificadas para navegação em mar aberto, apoio marítimo, apoio portuário e para a navegação interior nos canais, lagoas, baías, angras, enseadas e áreas marítimas consideradas abrigadas;

II - 2º Grupo - Fluviários: tripulantes que operam embarcações classificadas para a navegação interior nos lagos, rios e de apoio portuário fluvial;

V - 5º Grupo - Práticos: aquaviários não-tripulantes que prestam serviços de praticagem embarcados;

VI - 6º Grupo - Agentes de Manobra e Docagem: aquaviários não-tripulantes que manobram navios nas fainas em diques, estaleiros e carreiras.

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.

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

Art. 5º A autoridade marítima poderá delegar competência para entidades especializadas, públicas ou privadas, para aprovar processos, emitir documentos, realizar vistorias e atuar em nome do Governo brasileiro em assuntos relativos à segurança da navegação, salvaguarda da vida humana e prevenção da poluição ambiental.

Art. 6º O serviço de praticagem é constituído de prático, lancha de prático e atalaia. [Redação dada pelo Decreto nº 7.860, de 2012].

Art. 7º Constitui infração às regras do tráfego aquaviário a inobservância de qualquer preceito deste Regulamento, de normas complementares emitidas pela autoridade marítima e de ato ou resolução internacional ratificado pelo Brasil, sendo o infrator sujeito às penalidades indicadas em cada artigo.

§ 1º É da competência do representante da autoridade marítima a prerrogativa de estabelecer o valor da multa e o período de suspensão do Certificado de Habilitação, respeitados os limites estipulados neste Regulamento.

§ 2º As infrações, para efeito de multa, estão classificadas em grupo, sendo seus valores estabelecidos pelo Anexo II a este Regulamento.

§ 3º Para efeito deste Regulamento o autor material da infração poderá ser:

I - o tripulante;

II - o proprietário, armador ou preposto da embarcação;

III - a pessoa física ou jurídica que construir ou alterar as características da embarcação;

IV - o construtor ou proprietário de obra sob, sobre ou às margens das águas;

VI - o práctico;

VII - o agente de manobra e docagem.

Art. 8º A penalidade de suspensão do Certificado de Habilitação estabelecida para as infrações previstas neste capítulo, somente poderá ser aplicada ao aquaviário ou amador embarcados e ao práctico.

Art. 9º A infração e seu autor material serão constatados:

I - no momento em que for praticada a infração;

II - mediante apuração;

III - por inquérito administrativo.

Art. 10. A reincidência, para efeito de gradação das penalidades deste Regulamento, é a repetição da prática da mesma infração em um período igual ou inferior a doze meses.

Parágrafo único. A reincidência implicará, em caso de pena de multa ou suspensão do Certificado de Habilitação, se o próprio artigo que a impuser não estabelecer outro procedimento, na multiplicação da penalidade por dois, três e assim sucessivamente, conforme as repetições na prática da infração.

Art. 22. Infrações referentes às normas de transporte:

I - transportar excesso de carga ou representar-se com as linhas de carga ou marcas de borda livre submersas:

II - transportar excesso de passageiros ou exceder a lotação autorizada:

III - transportar carga perigosa com as normas:

IV - transportar carga no convés em desacordo com as normas:

V - descumprir qualquer outra regra prevista:

Art. 23. Infrações às normas de tráfego:

I - conduzir embarcação em estado de embriaguez ou após uso de substância entorpecente ou tóxica, quando não constituir crime previsto em lei:

II - trafegar em área reservada a banhista ou exclusiva para determinado tipo de embarcação:

III - deixar de contratar práctico quando obrigatório:

IV - descumprir regra do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar, RIPEAM:

V - causar danos a sinais náuticos:

VI - descumprir as regras regionais sobre tráfego, estabelecidos pelo representante local da autoridade marítima:

VII - velocidade superior à permitida:

VIII - descumprir qualquer outra regra prevista, não especificada nos incisos anteriores:

Art. 24. São aplicáveis ao Comandante, em caso de descumprimento das competências estabelecidas no art. 8º da Lei nº 9.537, de 1997, a multa do grupo G e suspensão do Certificado de Habilitação até doze meses.

Art. 25. São infrações imputáveis ao Prático:

I - recusar-se à prestação do Serviço de Praticagem:

II - deixar de cumprir as normas da autoridade marítima sobre o Serviço de Praticagem:

Art. 28. Infrações às normas e atos não previstos neste regulamento:

I - sobre tripulantes e tripulação de segurança:

II - sobre casco, instalações, equipamentos, pintura e conservação da embarcação. Inclusive sobre funcionamento e requisitos operacionais dos dispositivos, equipamentos e máquinas de bordo:

Art. 29. As medidas administrativas serão aplicadas pelo representante da autoridade marítima, por meio de comunicação formal, ao autor material.

Parágrafo único. Em situação de emergência e para preservar a salvaguarda da vida humana ou a segurança da navegação, a medida será aplicada liminarmente, devendo a comunicação formal ser encaminhada posteriormente.

Art. 30. A autoridade marítima ouvirá o Ministério dos Transportes quando do estabelecimento de normas e procedimento de segurança que possam ter repercussão nos aspectos econômicos e operacionais do transporte marítimo.

Art. 31. Os casos omissos ou não previstos nesse Regulamento serão resolvidos pela autoridade marítima.

Finalmente, há a Lei nº 10.233 de 05/06/2001, sancionada pelo Presidente da República que, entre outras providências, delibera sobre a reestruturação dos transportes aquaviários; cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte; e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários.

Art. 2º O Sistema Nacional de Viação, SNV é constituído pela infraestrutura viária e pela estrutura operacional dos diferentes meios de transporte de pessoas e bens, sob jurisdição da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

Parágrafo único. O SNV será regido pelos princípios e diretrizes estabelecidos em consonância com o disposto nos incisos XII, XX e XXI do art. 21 da Constituição Federal.

Art. 3º O Sistema Federal de Viação, SFV, sob jurisdição da União, abrange a malha arterial básica do Sistema Nacional de Viação, formada por eixos e terminais relevantes do ponto de vista da demanda de transporte, da integração nacional e das conexões internacionais.

Parágrafo único. O SFV compreende os elementos físicos da infraestrutura viária existente e planejada, definidos pela legislação vigente.

Art. 4º São objetivos essenciais do Sistema Nacional de Viação:

I – dotar o País de infraestrutura viária adequada;

II – garantir a operação racional e segura dos transportes de pessoas e bens;

III – promover o desenvolvimento social e econômico e a integração nacional.

§ 1º Define-se como infraestrutura viária adequada a que torna mínimo o custo total do transporte, entendido como a soma dos custos de investimentos, de manutenção e de operação dos sistemas.

§ 2º Entende-se como operação racional e segura a que se caracteriza pela gerência eficiente das vias, dos terminais, dos equipamentos e dos veículos, objetivando tornar mínimos os custos operacionais e, conseqüentemente, os fretes e as tarifas, e garantir a segurança e a confiabilidade do transporte.

Art. 5º Fica criado o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, CONIT, vinculado à Presidência da República, com a atribuição de propor ao Presidente da República políticas nacionais de integração dos diferentes modos de transporte de pessoas e bens, em conformidade com: vide Decreto nº 6.550, de 2008.

II – as diretrizes para a integração física e de objetivos dos sistemas viários e das operações de transporte sob jurisdição da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

III – a promoção da competitividade, para redução de custos, tarifas e fretes, e da descentralização, para melhoria da qualidade dos serviços prestados;

IV – as políticas de apoio à expansão e ao desenvolvimento tecnológico da indústria de equipamentos e veículos de transporte;

V - a necessidade da coordenação de atividades pertinentes ao Sistema Federal de Viação e atribuídas pela legislação vigente aos Ministérios dos Transportes, da Defesa, da Justiça, das Cidades e à Secretaria Especial de Portos da Presidência da República. Redação dada pela Lei nº 11.518, de 2007.

Art. 6º No exercício da atribuição prevista no art. 5º, caberá ao CONIT: Vide Decreto nº 6.550, de 2008.

I – propor medidas que propiciem a integração dos transportes aéreo, aquaviário e terrestre e a harmonização das respectivas políticas setoriais;

II - definir os elementos de logística do transporte multimodal a serem implementados pelos órgãos reguladores dos transportes terrestre e aquaviário vinculados ao Ministério dos Transportes, conforme estabelece esta Lei, pela Secretaria Especial de Portos e pela Agência Nacional de Aviação Civil , ANAC; Redação dada pela Lei nº 11.518, de 2007.

V – aprovar as revisões periódicas das redes de transporte que contemplam as diversas regiões do País, propondo ao Poder Executivo e ao Congresso Nacional as reformulações do Sistema Nacional de Viação que atendam ao interesse nacional.

Art. 7º- O CONIT será presidido pelo Ministro de Estado dos Transportes e terá como membros os Ministros de Estado da Justiça, da Defesa, da Fazenda, do Planejamento, Orçamento e Gestão, do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, das Cidades e o Secretário Especial de Portos da Presidência da República. Redação dada pela Lei nº 11.518, de 2007, Vide Decreto nº 6.550, de 2008.

Parágrafo único. O Poder Executivo disporá sobre o funcionamento do CONIT.

Art. 11. O gerenciamento da infraestrutura e a operação dos transportes aquaviário e terrestre serão regidos pelos seguintes princípios gerais:

I – preservar o interesse nacional e promover o desenvolvimento econômico e social;

II – assegurar a unidade nacional e a integração regional;

III – proteger os interesses dos usuários quanto à qualidade e oferta de serviços de transporte e dos consumidores finais quanto à incidência dos fretes nos preços dos produtos transportados;

IV – assegurar, sempre que possível, que os usuários paguem pelos custos dos serviços prestados em regime de eficiência;

V – compatibilizar os transportes com a preservação do meio ambiente, reduzindo os níveis de poluição sonora e de contaminação atmosférica, do solo e dos recursos hídricos;

VI – promover a conservação de energia, por meio da redução do consumo de combustíveis automotivos;

VII – reduzir os danos sociais e econômicos decorrentes dos congestionamentos de tráfego;

VIII – assegurar aos usuários liberdade de escolha da forma de locomoção e dos meios de transporte mais adequados às suas necessidades;

X – promover a integração física e operacional do Sistema Nacional de Viação com os sistemas viários dos países limítrofes;

XI – ampliar a competitividade do País no mercado internacional;

XII – estimular a pesquisa e o desenvolvimento de tecnologias aplicáveis ao setor de transportes.

Art. 12. Constituem diretrizes gerais do gerenciamento da infraestrutura e da operação dos transportes aquaviário e terrestre:

I – descentralizar as ações, sempre que possível, promovendo sua transferência a outras entidades públicas, mediante convênios de delegação, ou a empresas públicas ou privadas, mediante outorgas de autorização, concessão ou permissão, conforme dispõe o inciso XII do art. 21 da Constituição Federal;

II – aproveitar as vantagens comparativas dos diferentes meios de transporte, promovendo sua integração física e a conjugação de suas operações, para a movimentação intermodal mais econômica e segura de pessoas e bens;

III – dar prioridade aos programas de ação e de investimentos relacionados com os eixos estratégicos de integração nacional, de abastecimento do mercado interno e de exportação;

IV – promover a pesquisa e a adoção das melhores tecnologias aplicáveis aos meios de transporte e à integração destes;

V – promover a adoção de práticas adequadas de conservação e uso racional dos combustíveis e de preservação do meio ambiente;

VI – estabelecer que os subsídios incidentes sobre fretes e tarifas constituam ônus ao nível de governo que os imponha ou conceda;

VII – reprimir fatos e ações que configurem ou possam configurar competição imperfeita ou infrações da ordem econômica.

Art. 13. Ressalvado o disposto em legislação específica, as outorgas a que se refere o inciso I do caput do artigo 12 serão realizadas sob a forma de: Redação dada pela Lei nº 12.815, de 2013.

I – concessão, quando se tratar de exploração de infraestrutura de transporte público, precedida ou não de obra pública, e de prestação de serviços de transporte associados à exploração da infraestrutura;

V - autorização, quando se tratar de: Redação dada pela Lei nº 12.743, de 2012.

b) prestação de serviço de transporte aquaviário; Incluída pela Lei nº 12.743, de 2012.

c) exploração de infraestrutura de uso privativo; Incluída pela Lei nº 12.743, de 2012.

Art. 14. Ressalvado o disposto em legislação específica, o disposto no artigo 13 aplica-se conforme as seguintes diretrizes: Redação dada pela Lei nº 12.815, de 2013.

I – depende de concessão:

a) a exploração das ferrovias, das rodovias, das vias navegáveis e dos portos organizados que compõem a infraestrutura do Sistema Nacional de Viação;

c) a construção e a exploração das instalações portuárias de que trata o artigo 8º da Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012; Redação dada pela Lei nº 12.815, de 2013.

e) o transporte aquaviário; Incluída pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001.

§ 1º As outorgas de concessão ou permissão serão sempre precedidas de licitação, conforme prescreve o artigo 175 da Constituição Federal.

§ 2º É vedada a prestação de serviços de transporte coletivo de passageiros, de qualquer natureza, que não tenham sido autorizados, concedidos ou permitidos pela autoridade competente.

§ 3º As outorgas de concessão a que se refere o inciso I do art. 13 poderão estar vinculadas a contratos de arrendamento de ativos e a contratos de construção, com cláusula de reversão ao patrimônio da União.

Art. 20. São objetivos das Agências Nacionais de Regulação dos Transportes Terrestre e Aquaviário:

I - implementar, nas respectivas esferas de atuação, as políticas formuladas pelo Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, pelo Ministério dos Transportes e pela Secretaria de Portos da Presidência da República, nas respectivas áreas de competência, segundo os princípios e diretrizes estabelecidos nesta Lei; Redação dada pela Lei nº 12.815, de 2013.

II – regular ou supervisionar, em suas respectivas esferas e atribuições, as atividades de prestação de serviços e de exploração da infraestrutura de transportes, exercidas por terceiros, com vistas a:

a) garantir a movimentação de pessoas e bens, em cumprimento a padrões de eficiência, segurança, conforto, regularidade, pontualidade e modicidade nos fretes e tarifas;

b) harmonizar, preservado o interesse público, os objetivos dos usuários, das empresas concessionárias, permissionárias, autorizadas e arrendatárias, e de entidades delegadas, arbitrando conflitos de interesses e impedindo situações que configurem competição imperfeita ou infração da ordem econômica.

Art. 21. Ficam instituídas a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, entidades integrantes da administração federal indireta, submetidas ao regime autárquico especial e vinculadas, respectivamente, ao Ministério dos Transportes e à Secretaria de Portos da Presidência da República, nos termos desta Lei. Redação dada pela Lei nº 12.815, de 2013.

§ 1º A ANTT e a ANTAQ terão sede e foro no Distrito Federal, podendo instalar unidades administrativas regionais.

§ 2º O regime autárquico especial conferido à ANTT e à ANTAQ é caracterizado pela independência administrativa, autonomia financeira e funcional e mandato fixo de seus dirigentes.

Art. 23. Constituem a esfera de atuação da ANTAQ: Redação dada pela Lei nº 12.815, de 2013.

I – a navegação fluvial, lacustre, de travessia, de apoio marítimo, de apoio portuário, de cabotagem e de longo curso;

II - os portos organizados e as instalações portuárias neles localizadas; Redação dada pela Lei nº 12.815, de 2013.

III - as instalações portuárias de que trata o artigo 8º da Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012; Redação dada pela Lei nº 12.815, de 2013.

IV – o transporte aquaviário de cargas especiais e perigosas.

V - a exploração da infra-estrutura aquaviária federal. Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001.

§ 1º A ANTAQ articular-se-á com órgãos e entidades da administração, para resolução das interfaces do transporte aquaviário com as outras modalidades de transporte, com a finalidade de promover a movimentação intermodal mais econômica e segura de pessoas e bens. Redação dada pela Lei nº 12.815, de 2013.

Art. 27. Cabe à ANTAQ, em sua esfera de atuação:

I - promover estudos específicos de demanda de transporte aquaviário e de atividades portuárias; Redação dada pela Lei nº 12.815, de 2013.

II – promover estudos aplicados às definições de tarifas, preços e fretes, em confronto com os custos e os benefícios econômicos transferidos aos usuários pelos investimentos realizados;

III - propor ao Ministério dos Transportes o plano geral de outorgas de exploração da infraestrutura aquaviária e de prestação de serviços de transporte aquaviário; Redação dada pela Lei nº 12.815, de 2013.

IV – elaborar e editar normas e regulamentos relativos à prestação de serviços de transporte e à exploração da infraestrutura aquaviária e portuária, garantindo isonomia no seu acesso e uso, assegurando os direitos dos usuários e fomentando a competição entre os operadores;

V – celebrar atos de outorga de permissão ou autorização de prestação de serviços de transporte pelas empresas de navegação fluvial, lacustre, de travessia, de apoio marítimo, de apoio portuário, de cabotagem e de longo curso, observado o disposto nos art. 13 e 14, gerindo os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos;

VI – reunir, sob sua administração, os instrumentos de outorga para exploração de infraestrutura e de prestação de serviços de transporte aquaviário celebrados antes da vigência desta Lei, resguardando os direitos das partes;

VII - promover as revisões e os reajustes das tarifas portuárias, assegurada a comunicação prévia, com antecedência mínima de 15, quinze dias úteis, ao poder concedente e ao Ministério da Fazenda; Redação dada pela Lei nº 12.815, de 2013.

VIII – promover estudos referentes à composição da frota mercante brasileira e à prática de afretamentos de embarcações, para subsidiar as decisões governamentais quanto à política de apoio à indústria de construção naval e de afretamento de embarcações estrangeiras;

X – representar o Brasil junto aos organismos internacionais de navegação e em convenções, acordos e tratados sobre transporte aquaviário, observadas as diretrizes do Ministro de Estado dos Transportes e as atribuições específicas dos demais órgãos federais;

XII – supervisionar a participação de empresas brasileiras e estrangeiras na navegação de longo curso, em cumprimento aos tratados, convenções, acordos e outros instrumentos internacionais dos quais o Brasil seja signatário;

XIV - estabelecer normas e padrões a serem observados pelas administrações portuárias, concessionários, arrendatários, autorizatários e operadores portuários, nos termos da Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012; Redação dada pela Lei nº 12.815, de 2013.

XV - elaborar editais e instrumentos de convocação e promover os procedimentos de licitação e seleção para concessão, arrendamento ou autorização da exploração de portos organizados ou instalações portuárias, de acordo com as diretrizes do poder concedente, em obediência ao disposto na Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012; Redação dada pela Lei nº 12.815, de 2013.

XVI - cumprir e fazer cumprir as cláusulas e condições dos contratos de concessão de porto organizado ou dos contratos de arrendamento de instalações portuárias quanto à manutenção e reposição dos bens e equipamentos reversíveis à União de que trata o inciso VIII do caput do artigo 5º da Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012; Redação dada pela Lei nº 12.815, de 2013.

XVII - autorizar projetos e investimentos no âmbito das outorgas estabelecidas, encaminhando ao Ministro de Estado dos Transportes ou ao Secretário Especial de Portos, conforme o caso, propostas de declaração de utilidade pública; Redação dada pela Lei nº 11.518, de 2007.

XIX – estabelecer padrões e normas técnicas relativos às operações de transporte aquaviário de cargas especiais e perigosas;

XX – elaborar o seu orçamento e proceder à respectiva execução financeira.

XXI - fiscalizar o funcionamento e a prestação de serviços das empresas de navegação de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo, de apoio portuário, fluvial e lacustre; Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001.

XXII - fiscalizar a execução dos contratos de adesão das autorizações de instalação portuária de que trata o artigo 8º da Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012; Redação dada pela Lei nº 12.815, de 2013.

XXIII - adotar procedimentos para a incorporação ou desincorporação de bens, no âmbito das outorgas; Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001.

XXIV - autorizar as empresas brasileiras de navegação de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo, de apoio portuário, fluvial e lacustre, o afretamento de embarcações estrangeiras para o transporte de carga, conforme disposto na Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997; Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001.

XXV - celebrar atos de outorga de concessão para a exploração da infraestrutura aquaviária, gerindo e fiscalizando os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos; Redação dada pela Lei nº 12.815, de 2013.

XXVI - fiscalizar a execução dos contratos de concessão de porto organizado e de arrendamento de instalação portuária, em conformidade com o disposto na Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012; Redação dada pela Lei nº 12.815, de 2013.

§ 1º No exercício de suas atribuições a ANTAQ poderá:

I – firmar convênios de cooperação técnica e administrativa com órgãos e entidades da Administração Pública Federal, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, tendo em vista a descentralização e a fiscalização eficiente das outorgas;

II - participar de foros internacionais, sob a coordenação do Poder Executivo; e Redação dada pela Lei nº 12.815, de 2013.

III - firmar convênios de cooperação técnica com entidades e organismos internacionais. Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001.

§ 2º A ANTAQ observará as prerrogativas específicas do Comando da Marinha e atuará sob sua orientação em assuntos de Marinha Mercante que interessarem à defesa nacional, à segurança da navegação aquaviária e à salvaguarda da vida humana no mar, devendo ser consultada quando do estabelecimento de normas e procedimentos de segurança que tenham repercussão nos aspectos econômicos e operacionais da prestação de serviços de transporte aquaviário.

Art. 28. A ANTT e a ANTAQ, em suas respectivas esferas de atuação, adotarão as normas e os procedimentos estabelecidos nesta Lei para as diferentes formas de outorga previstos nos artigos 13 e 14, visando a que:

I – a exploração da infraestrutura e a prestação de serviços de transporte se exerçam de forma adequada, satisfazendo as condições de regularidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na prestação do serviço, e modicidade nas tarifas;

II – os instrumentos de concessão ou permissão sejam precedidos de licitação pública e celebrados em cumprimento ao princípio da livre concorrência entre os capacitados para o exercício das outorgas, na forma prevista no inciso I, definindo claramente:

b) limites máximos tarifários e as condições de reajustamento e revisão;

c) pagamento pelo valor das outorgas e participações governamentais, quando for o caso.

d) prazos contratuais. Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001.

Art. 29. Somente poderão obter autorização, concessão ou permissão para prestação de serviços e para exploração das infraestruturas de transporte doméstico pelos meios aquaviário e terrestre as empresas ou entidades constituídas sob as leis brasileiras, com sede e administração no País, e que atendam aos requisitos técnicos, econômicos e jurídicos estabelecidos pela respectiva Agência.

Art. 30. É permitida a transferência da titularidade das outorgas de concessão ou permissão, preservando-se seu objeto e as condições contratuais, desde que o novo titular atenda aos requisitos a que se refere o art. 29. Redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001.

§ 1º A transferência da titularidade da outorga só poderá ocorrer mediante prévia e expressa autorização da respectiva Agência de Regulação, observado o disposto na alínea b do inciso II do artigo 20.

§ 2º Para o cumprimento do disposto no caput e no § 1º, serão também consideradas como transferência de titularidade as transformações societárias decorrentes de cisão, fusão, incorporação e formação de consórcio de empresas concessionárias ou permissionárias. Redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001.

Art. 31. A Agência, ao tomar conhecimento de fato que configure ou possa configurar infração da ordem econômica, deverá comunicá-lo ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica, CADE, à Secretaria de Direito Econômico

do Ministério da Justiça ou à Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda, conforme o caso.

Art. 32. As Agências acompanharão as atividades dos operadores estrangeiros que atuam no transporte internacional com o Brasil, visando a identificar práticas operacionais, legislações e procedimentos, adotados em outros países, que restrinjam ou conflitem com regulamentos e acordos internacionais firmados pelo Brasil.

§ 1º Para os fins do disposto no caput, a Agência poderá solicitar esclarecimentos e informações e, ainda, citar os agentes e representantes legais dos operadores que estejam sob análise.

§ 1º Para os fins do disposto no caput, a Agência poderá solicitar esclarecimentos e informações e, ainda, notificar os agentes e representantes legais dos operadores que estejam sob análise. Redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001.

§ 2º Identificada a existência de legislação, procedimento ou prática prejudiciais aos interesses nacionais, a Agência instruirá o processo respectivo e proporá, ou aplicará, conforme o caso, sanções, na forma prevista na legislação brasileira e nos regulamentos e acordos internacionais.

Art. 33. Ressalvado o disposto em legislação específica, os atos de outorga de autorização, concessão ou permissão editados e celebrados pela ANTT e pela ANTAQ obedecerão ao disposto na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, nas Subseções II, III, IV e V desta Seção e nas regulamentações complementares editadas pelas Agências. Redação dada pela Lei nº 12.815, de 2013.

Art. 34-A As concessões a serem outorgadas pela ANTT e pela ANTAQ para a exploração de infraestrutura, precedidas ou não de obra pública, ou para prestação de serviços de transporte ferroviário associado à exploração de infraestrutura, terão caráter de exclusividade quanto a seu objeto e serão precedidas de licitação disciplinada em regulamento próprio, aprovado pela Diretoria da Agência e no respectivo edital. Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001.

§ 1º As condições básicas do edital de licitação serão submetidas à prévia consulta pública. Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001.

§ 2º O edital de licitação indicará obrigatoriamente, ressalvado o disposto em legislação específica: Redação dada pela Lei nº 12.815, de 2013.

I - o objeto da concessão, o prazo estimado para sua vigência, as condições para sua prorrogação, os programas de trabalho, os investimentos mínimos e as condições relativas à reversibilidade dos bens e às responsabilidades pelos ônus das desapropriações; Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001.

II - os requisitos exigidos dos concorrentes, nos termos do art. 29, e os critérios de pré-qualificação, quando este procedimento for adotado; Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001.

III - a relação dos documentos exigidos e os critérios a serem seguidos para aferição da capacidade técnica, da idoneidade financeira e da regularidade jurídica dos interessados, bem como para a análise técnica e econômico-financeira da proposta; Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001.

IV - os critérios para o julgamento da licitação, assegurando a prestação de serviços adequados, e considerando, isolada ou conjuntamente, a menor tarifa e a melhor oferta pela outorga; Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001.

V - as exigências quanto à participação de empresas em consórcio. Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001.

Art. 35. O contrato de concessão deverá refletir fielmente as condições do edital e da proposta vencedora e terá como cláusulas essenciais, ressalvado o disposto em legislação específica, as relativas a: Redação dada pela Lei nº 12.815, de 2013.

I – definições do objeto da concessão;

II – prazo de vigência da concessão e condições para sua prorrogação;

III – modo, forma e condições de exploração da infraestrutura e da prestação dos serviços, inclusive quanto à segurança das populações e à preservação do meio ambiente;

IV – deveres relativos a exploração da infraestrutura e prestação dos serviços, incluindo os programas de trabalho, o volume dos investimentos e os cronogramas de execução;

V – obrigações dos concessionários quanto às participações governamentais e ao valor devido pela outorga, se for o caso;

VI – garantias a serem prestadas pelo concessionário quanto ao cumprimento do contrato, inclusive quanto à realização dos investimentos ajustados;

VII – tarifas;

VIII – critérios para reajuste e revisão das tarifas;

IX – receitas complementares ou acessórias e receitas provenientes de projetos associados;

X – direitos, garantias e obrigações dos usuários, da Agência e do concessionário;

XI – critérios para reversibilidade de ativos;

XII – procedimentos e responsabilidades relativos à declaração de utilidade pública, para fins de desapropriação ou instituição de servidão, de bens imóveis necessários à prestação do serviço ou execução de obra pública;

XIII – procedimentos para acompanhamento e fiscalização das atividades concedidas e para auditoria do contrato;

XIV – obrigatoriedade de o concessionário fornecer à Agência relatórios, dados e informações relativas às atividades desenvolvidas;

XV – procedimentos relacionados com a transferência da titularidade do contrato, conforme o disposto no art. 30;

XVI – regras sobre solução de controvérsias relacionadas com o contrato e sua execução, inclusive a conciliação e a arbitragem;

XVII – sanções de advertência, multa e suspensão da vigência do contrato e regras para sua aplicação, em função da natureza, da gravidade e da reincidência da infração;

XVIII – casos de rescisão, caducidade, cassação, anulação e extinção do contrato, de intervenção ou encampação, e casos de declaração de inidoneidade.

§ 1º Os critérios para revisão das tarifas a que se refere o inciso VIII do caput deverão considerar:

a) os aspectos relativos a redução ou desconto de tarifas;

b) a transferência aos usuários de perdas ou ganhos econômicos decorrentes de fatores que afetem custos e receitas e que não dependam do desempenho e da responsabilidade do concessionário.

§ 2º A sanção de multa a que se refere o inciso XVII do caput poderá ser aplicada isoladamente ou em conjunto com outras sanções e terá valores estabelecidos em regulamento aprovado pela Diretoria da Agência, obedecidos os limites previstos em legislação específica.

§ 3º A ocorrência de infração grave que implicar sanção prevista no inciso XVIII do caput será apurada em processo regular, instaurado na forma do regulamento, garantindo-se a prévia e ampla defesa ao interessado.

§ 4º O contrato será publicado por extrato, no Diário Oficial da União, como condição de sua eficácia.

Art. 37. O contrato estabelecerá que o concessionário estará obrigado a:

I – adotar, em todas as suas operações, as medidas necessárias para a conservação dos recursos naturais, para a segurança das pessoas e dos equipamentos e para a preservação do meio ambiente;

II – responsabilizar-se civilmente pelos atos de seus prepostos e indenizar todos e quaisquer danos decorrentes das atividades contratadas, devendo ressarcir à Agência ou à União os ônus que estas venham a suportar em consequência de eventuais demandas motivadas por atos de responsabilidade do concessionário;

III – adotar as melhores práticas de execução de projetos e obras e de prestação de serviços, segundo normas e procedimentos técnicos e científicos pertinentes, utilizando, sempre que possível, equipamentos e processos recomendados pela melhor tecnologia aplicada ao setor.

Art. 43. A autorização, ressalvado o disposto em legislação específica, será outorgada segundo as diretrizes estabelecidas nos artigos 13 e 14 e apresenta as seguintes características: Redação dada pela Lei nº 12.815, de 2013.

I – independe de licitação;

II – é exercida em liberdade de preços dos serviços, tarifas e fretes, e em ambiente de livre e aberta competição;

III – não prevê prazo de vigência ou termo final, extinguindo-se pela sua plena eficácia, por renúncia, anulação ou cassação.

Art. 44. A autorização, ressalvado o disposto em legislação específica, será disciplinada em regulamento próprio e será outorgada mediante termo que indicará: Redação dada pela Lei nº 12.815, de 2013.

I – o objeto da autorização;

II – as condições para sua adequação às finalidades de atendimento ao interesse público, à segurança das populações e à preservação do meio ambiente;

III – as condições para anulação ou cassação;

V - sanções pecuniárias. Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001.

Art. 45. Os preços dos serviços autorizados serão livres, reprimindo-se toda prática prejudicial à competição, bem como o abuso do poder econômico, adotando-se nestes casos as providências previstas no artigo 31.

Art. 46. As autorizações para prestação de serviços de transporte internacional de cargas obedecerão ao disposto nos tratados, convenções e outros instrumentos internacionais de que o Brasil é signatário, nos acordos entre os respectivos países e nas regulamentações complementares das Agências.

Art. 47. A empresa autorizada não terá direito adquirido à permanência das condições vigentes quando da outorga da autorização ou do início das atividades, devendo observar as novas condições impostas por lei e pela regulamentação, que lhe fixará prazo suficiente para adaptação.

Art. 48. Em caso de perda das condições indispensáveis ao cumprimento do objeto da autorização, ou de sua transferência irregular, a Agência extingui-la-á mediante cassação.

Art. 49. É facultado à Agência autorizar a prestação de serviços de transporte sujeitos a outras formas de outorga, em caráter especial e de emergência.

§ 1º A autorização em caráter de emergência vigorará por prazo máximo e improrrogável de cento e oitenta dias, não gerando direitos para continuidade de prestação dos serviços.

§ 2º A liberdade de preços referida no artigo 45 não se aplica à autorização em caráter de emergência, sujeitando-se a empresa autorizada, nesse caso, ao regime de preços estabelecido pela Agência para as demais outorgas.

Art. 50. As empresas que, na data da instalação da ANTT ou da ANTAQ, forem detentoras de outorgas expedidas por entidades públicas federais do setor dos transportes, terão, por meio de novos instrumentos de outorga, seus direitos ratificados e adaptados ao que dispõem os artigos 13 e 14.

Parágrafo único. Os novos instrumentos de outorga serão aplicados aos mesmos objetos das outorgas anteriores e serão regidos, no que couber, pelas normas gerais estabelecidas nas Subseções I, II, III e IV desta Seção.

Art. 51-A. Fica atribuída à ANTAQ a competência de fiscalização das atividades desenvolvidas pelas administrações de portos organizados, pelos operadores portuários e pelas arrendatárias ou autorizatárias de instalações portuárias, observado o disposto na Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012. Redação dada pela Lei nº 12.815, de 2013.

§ 1º Na atribuição citada no caput incluem-se as administrações dos portos objeto de convênios de delegação celebrados nos termos da Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996. Redação dada pela Lei nº 12.815, de 2013.

§ 2º A ANTAQ prestará ao Ministério dos Transportes ou à Secretaria de Portos da Presidência da República todo apoio necessário à celebração dos convênios de delegação. Redação dada pela Lei nº 12.815, de 2013.

Art. 66. O processo decisório da ANTT e da ANTAQ obedecerá aos princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade e publicidade.

Art. 67. As decisões das Diretorias serão tomadas pelo voto da maioria absoluta de seus membros, cabendo ao Diretor-Geral o voto de qualidade, e serão registradas em atas. Redação dada pela Lei nº 12.815, de 2013.

Parágrafo único. As datas, as pautas e as atas das reuniões de Diretoria, assim como os documentos que as instruem, deverão ser objeto de ampla publicidade, inclusive por meio da internet, na forma do regulamento. Redação dada pela Lei nº 12.815, de 2013.

Art. 68. As iniciativas de projetos de lei, alterações de normas administrativas e decisões da Diretoria para resolução de pendências que afetem os direitos de agentes econômicos ou de usuários de serviços de transporte serão precedidas de audiência pública.

§ 1º Na invalidação de atos e contratos, será previamente garantida a manifestação dos interessados.

§ 2º Os atos normativos das Agências somente produzirão efeitos após publicação no Diário Oficial, e aqueles de alcance particular, após a correspondente notificação.

§ 3º Qualquer pessoa, desde que seja parte interessada, terá o direito de peticionar ou de recorrer contra atos das Agências, no prazo máximo de trinta dias da sua oficialização, observado o disposto em regulamento.

Art. 77. Constituem receitas da ANTT e da ANTAQ:

I - dotações que forem consignadas no Orçamento Geral da União para cada Agência, créditos especiais, transferências e repasses; Redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001.

II - recursos provenientes dos instrumentos de outorga e arrendamento administrados pela respectiva Agência, excetuados os provenientes dos contratos de

arrendamento originários da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA não adquiridos pelo Tesouro Nacional com base na autorização contida na Medida Provisória nº 2.181-45, de 24 de agosto de 2001; Redação dada pela Lei nº 11.483, de 2007.

III - os produtos das arrecadações de taxas de fiscalização da prestação de serviços e de exploração de infraestrutura atribuídas a cada Agência. Redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001.

IV – recursos provenientes de acordos, convênios e contratos, inclusive os referentes à prestação de serviços técnicos e fornecimento de publicações, material técnico, dados e informações;

V – o produto das arrecadações de cada Agência, decorrentes da cobrança de emolumentos e multas;

VI – outras receitas, inclusive as resultantes de aluguel ou alienação de bens, da aplicação de valores patrimoniais, de operações de crédito, de doações, legados e subvenções.

Art. 78. A ANTT e a ANTAQ submeterão ao Ministério dos Transportes e à Secretaria de Portos da Presidência da República, respectivamente, suas propostas orçamentárias anuais, nos termos da legislação em vigor. Redação dada pela Lei nº 12.815, de 2013.

Parágrafo único. O superávit financeiro anual apurado pela ANTT ou pela ANTAQ, relativo aos incisos II a V do art. 77, deverá ser incorporado ao respectivo orçamento do exercício seguinte, de acordo com a Lei nº 4.320, de 17 de março de 1964, não se aplicando o disposto no art. 1º da Lei nº 9.530, de 10 de dezembro de 1997, podendo ser utilizado no custeio de despesas de manutenção e funcionamento de ambas as Agências, em projetos de estudos e pesquisas no campo dos transportes, ou na execução de projetos de infraestrutura a cargo do DNIT, desde que devidamente programados no Orçamento Geral da União.

Art. 78-A. A infração a esta Lei e o descumprimento dos deveres estabelecidos no contrato de concessão, no termo de permissão e na autorização sujeitará o responsável às seguintes sanções, aplicáveis pela ANTT e pela ANTAQ, sem prejuízo das de natureza civil e penal: Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001.

I - advertência; Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001.

II - multa; Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001.

III - suspensão Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001.

IV - cassação Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001.

V - declaração de inidoneidade. Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001.

§ 1º Na aplicação das sanções referidas no caput, a ANTAQ observará o disposto na Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012. Redação dada pela Lei nº 12.815, de 2013.

§ 2º A aplicação da sanção prevista no inciso IV do caput, quando se tratar de concessão de porto organizado ou arrendamento e autorização de instalação portuária, caberá ao poder concedente, mediante proposta da ANTAQ. Redação dada pela Lei nº 12.815, de 2013.

Art. 78-B. O processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades será circunstanciado e permanecerá em sigilo até decisão final.

Art. 78-C. No processo administrativo de que trata o art. 78-B, serão assegurados o contraditório e a ampla defesa, permitida a adoção de medidas cautelares de necessária urgência. Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001.

Art. 78-D. Na aplicação de sanções serão consideradas a natureza e a gravidade da infração, os danos dela resultantes para o serviço e para os usuários, a vantagem auferida pelo infrator, as circunstâncias agravantes e atenuantes, os antecedentes do infrator e a reincidência genérica ou específica. Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001.

Parágrafo único. Entende-se por reincidência específica a repetição de falta de igual natureza. Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001.

Art. 78-E. Nas infrações praticadas por pessoa jurídica, também serão punidos com sanção de multa seus administradores ou controladores, quando tiverem agido com dolo ou culpa. Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001.

Art. 78-F. A multa poderá ser imposta isoladamente ou em conjunto com outra sanção e não deve ser superior a R\$ 10.000.000,00, dez milhões de reais. Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001.

§ 1º O valor das multas será fixado em regulamento aprovado pela Diretoria de cada Agência, e em sua aplicação será considerado o princípio da proporcionalidade entre a gravidade da falta e a intensidade da sanção. Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001.

§ 2º A imposição, ao prestador de serviço de transporte, de multa decorrente de infração à ordem econômica observará os limites previstos na legislação específica. Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001.

Art. 78-G. A suspensão, que não terá prazo superior a cento e oitenta dias, será imposta em caso de infração grave cujas circunstâncias não justifiquem a cassação. Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001.

Art. 78-H. Na ocorrência de infração grave, apurada em processo regular instaurado na forma do regulamento, a ANTT e a ANTAQ poderão cassar a autorização. Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001.

Art. 78-I. A declaração de inidoneidade será aplicada a quem tenha praticado atos ilícitos visando frustrar os objetivos de licitação ou a execução de contrato. Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001.

Parágrafo único. O prazo de vigência da declaração de inidoneidade não será superior a cinco anos. Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001.

Art. 78-J. Não poderá participar de licitação ou receber outorga de concessão ou permissão, e bem assim ter deferida autorização, a empresa proibida de licitar ou contratar com o Poder Público, que tenha sido declarada inidônea ou tenha sido punida nos cinco anos anteriores com a pena de cassação ou, ainda, que tenha sido titular de concessão ou permissão objeto de caducidade no mesmo período. Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001.

Art. 79. Fica criado o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, DNIT, pessoa jurídica de direito público, submetido ao regime de autarquia, vinculado ao Ministério dos Transportes.

Parágrafo único. O DNIT terá sede e foro no Distrito Federal, podendo instalar unidades administrativas regionais.

Art. 80. Constitui objetivo do DNIT implementar, em sua esfera de atuação, a política formulada para a administração da infraestrutura do Sistema Federal de Viação, compreendendo sua operação, manutenção, restauração ou reposição, adequação de capacidade, e ampliação mediante construção de novas vias e terminais, segundo os princípios e diretrizes estabelecidos nesta Lei.

Art. 81. A esfera de atuação do DNIT corresponde à infraestrutura do Sistema Federal de Viação, sob a jurisdição do Ministério dos Transportes, constituída de:

I – vias navegáveis;

III - instalações e vias de transbordo e de interface intermodal, exceto as portuárias; Redação dada pela Lei nº 12.815, de 2013.

Art. 82. São atribuições do DNIT, em sua esfera de atuação:

I – estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para os programas de segurança operacional, sinalização, manutenção ou conservação, restauração ou reposição de vias, terminais e instalações;

Art. 85. O DNIT será dirigido por um Conselho de Administração e uma Diretoria composta por um Diretor-Geral e pelas Diretorias Executiva, de Infraestrutura Ferroviária, de Infraestrutura Rodoviária, de Administração e Finanças, de Planejamento e Pesquisa, e de Infraestrutura Aquaviária. Redação dada pela Lei nº 11.314 de 2006.

§ 2º Às Diretorias compete: Incluído pela Lei nº 11.314 de 2006.

I - Diretoria Executiva: Incluído pela Lei nº 11.314 de 2006.

a) orientar, coordenar e supervisionar as atividades das Diretorias setoriais e dos órgãos regionais; Incluído pela Lei nº 11.314 de 2006.

b) assegurar o funcionamento eficiente e harmônico do DNIT; Incluído pela Lei nº 11.314 de 2006.

VI - Diretoria de Infraestrutura Aquaviária: Incluído pela Lei nº 11.314 de 2006.

a) administrar e gerenciar a execução de programas e projetos de construção, operação, manutenção e restauração da infraestrutura aquaviária; Incluído pela Lei nº 11.314 de 2006.

b) gerenciar a revisão de projetos de engenharia na fase de execução e obras; Incluído pela Lei nº 11.314 de 2006.

c) exercer o poder normativo relativo à utilização da infraestrutura de transporte aquaviário. Incluído pela Lei nº 11.314 de 2006.

Art. 99. O Poder Executivo promoverá a instalação do CONIT, da ANTT, da ANTAQ e do DNIT, mediante a aprovação de seus regulamentos e de suas estruturas regimentais, em até noventa dias, contados a partir da data de publicação desta Lei. Vide Decreto nº 6.550, de 2008.

Parágrafo único. A publicação dos regulamentos e das estruturas regimentais marcará a instalação dos órgãos referidos no caput e o início do exercício de suas respectivas atribuições.

Art. 108. Para cumprimento de suas atribuições, particularmente no que se refere ao inciso VI do art. 24 e ao inciso VI do art. 27, serão transferidos para a ANTT ou para a ANTAQ, conforme se trate de transporte terrestre ou aquaviário, os contratos e os acervos técnicos, incluindo registros, dados e informações, detidos por órgãos e entidades do Ministério dos Transportes encarregados, até a vigência desta Lei, da regulação da prestação de serviços e da exploração da infraestrutura de transportes.

Parágrafo único. Excluem-se do disposto no caput os contratos firmados pelas Autoridades Portuárias no âmbito de cada porto organizado.

Art. 109. Para o cumprimento de suas atribuições, serão transferidos para o DNIT os contratos, os convênios e os acervos técnicos, incluindo registros, dados e informações detidos por órgãos do Ministério dos Transportes e relativos à administração direta ou delegada de programas, projetos e obras pertinentes à infraestrutura viária. Vide Lei nº 11.518, de 2007.

Parágrafo único. Ficam transferidas para o DNIT as funções do órgão de pesquisas hidroviárias da Companhia Docas do Rio de Janeiro – CDRJ, e as funções das administrações hidroviárias vinculadas às Companhias Docas, juntamente com os respectivos acervos técnicos e bibliográficos, bens e equipamentos utilizados em suas atividades.

3 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em se tratando do cenário marítimo, o Código Comercial de 1850 manteve, entre outros dispositivos, aqueles que se referiram: às embarcações brasileiras, aos seus proprietários, Compartes e Caixas de navios; aos Capitães; aos Pilotos e Contramestres; aos ajustes e soldadas dos Oficiais a bordo, da Equipagem e seus direitos e obrigações; aos direitos e obrigações do Fretador e Afretador; aos Conhecimentos de Carga e às Cartas-Partidas, assim como aos Contratos: de Fretamento, de Dinheiro a Risco ou Câmbio Marítimo, de Seguro Marítimo.

Entretanto, atrelado ao Código Comercial de 1850, vislumbra-se o Código Civil/2002, com função de vir a complementá-lo, como também as específicas Leis do Mar: LESTA, LOTM, Tratados Internacionais, RLESTA, demais Regulamentos e outras. Esse abordará, entre outros assuntos, as características das pessoas físicas e jurídicas, seus direitos e obrigações, enquanto partes nos Contratos de: Mandato, Depósito e Preposição.

Há, ainda, como não poderia deixar de ser, correlação entre aqueles e a Constituição Federal/88, a Lei Maior, na medida em que esta expresse os direitos e garantias fundamentais do indivíduo.

O Capitão, mediante conflito de normas, surgido no momento em que irá julgar, utilizará, como ferramenta, a Teoria do Diálogo das Fontes.

Só assim, ele estará apto a interpretar a lei e, ao formular a decisão jurídica mais adequada à situação em análise, aplicar o Direito. Isso será necessário porque, não raras vezes, há série de normas jurídicas, muitas delas conflitantes entre si, que, a um primeiro olhar, poderiam ser aplicadas: a solução advinda nem sempre daria origem a uma resposta adequada, pelos critérios tradicionais de superação de antinomias.

Outras vezes, mesmo quando os métodos clássicos fornecerem uma resposta jurídica tecnicamente correta, esta pode conduzir a resultados incoerentes e em confronto com as diretrizes do sistema, em especial com os fundamentos Constitucionais.

A Teoria do Diálogo das Fontes fora idealizada pelo jurista germano Erik Jayme. Ela tem sido bastante aplicada, como por exemplo, em situações que se sujeitam, concomitantemente, às disposições contidas tanto no Código Civil, quanto no Código de Defesa do Consumidor. No entanto, a solução não advém dos métodos clássicos, mas a partir de uma investigação, uma análise da situação, dentre todas as prováveis normas que aí poderiam se encaixar. É desse conflito que se irá buscar identificar a finalidade do bem jurídico, objeto da discórdia entre os indivíduos no caso concreto, para formular, num processo simbiótico e em sintonia com as diretrizes Constitucionais, a solução que melhor responda àquela situação.

Já não havendo antinomias, o Comandante, enquanto garantidor do interesse público e árbitro a bordo, como primeira opção, aplicará a norma legal presente no texto. E na ausência dessa, deverá utilizar-se, conforme as circunstâncias, de outros instrumentos.

Sabe-se que os aquaviários são regidos pela Consolidação das Leis do Trabalho e percebe-se que são poucos os artigos que tratam do referido assunto, ficando tal profissão, basicamente, regulamentada por convenções e acordos coletivos de trabalho.

Quando houver ausência de dispositivos legais e contratuais, pode-se dizer que existe quase unanimidade entre os legisladores no tocante ao que será usado para que a Autoridade Administrativa [do Tribunal Marítimo, no caso], a Justiça do Trabalho, Juízes, Árbitros possam decidir-se, no que se relacione às controvérsias que estiverem sendo submetidas a juízo, de acordo com o seu livre convencimento.

Contudo, em relação à Justiça do Trabalho, isto terá de ocorrer de modo a que nenhum interesse de classe ou particular prevaleça sobre o interesse público, segundo o seu artigo 8º.

Já o Código de Processo Civil, em seu artigo 335, estabelece que as decisões aconteçam segundo a observação do que ordinariamente ocorre e em conformidade com as regras de experiência técnica, podendo adotar solução que considerar a mais conveniente ou oportuna.

Também a Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro, atual LINDB, refere-se a que sejam atendidos os fins sociais e as exigências do bem comum.

Assim é que, em situação de omissão de Leis específicas sobre a matéria, serão os seguintes, os instrumentos a que se poderá recorrer: às Leis análogas; aos Princípios gerais do ordenamento jurídico do Estado; a outros princípios; à regra jurídica firmada em arraigados hábitos, costumes, usos e tradições, por inúmeras vezes praticados; às jurisprudências; ao Direito Comparado; à equidade.

Entretanto, em termos de Direito Internacional Privado que não é, ainda, um direito completo, consolidado, os Princípios gerais de Direito são aqueles que são reconhecidos pelas nações civilizadas. E, além de todos os acima citados, utilizam-se Tratados e Convenções; assim como as deliberações de Congressos, Conferências e Organizações Internacionais.

Em relação à equidade, como vimos, um dos instrumentos existentes, pode-se dizer que corresponde a julgamento com bom senso; ela não é um direito e sim, atributo do direito, destinado a atenuar e suprir o rigor e as falhas das normas legais, a fim de que o princípio da igualdade não pereça, nem fique sacrificado, no trato das relações jurídicas: no julgamento de cada caso, isto feito com benignidade ou humanidade, todas as situações iguais deverão ser igualmente tratadas.

O Capitão, com poder de Polícia e como representante do Poder Público, a bordo, deve executar todas suas funções, contudo, respeitando os direitos individuais e a privacidade dos embarcados.

Em relação à privacidade, precisam ser guardados e preservados aqueles momentos próprios, exclusivos de cada um, consigo mesmo, até porque, para que possa refletir sobre sua vida, sobre fatos ocorridos, sobre suas atitudes. É justamente em seu camarote que o embarcado virá a exercer, plenamente, sua capacidade de autodeterminação: os conhecimentos acerca daquilo não poderão ser levados a outrem.

Todavia, mediante a acusação de que algum crime ou contravenção penal esteja sendo cometido, por exemplo, dentro dos limites de algum camarote, cuidados devem ser tomados.

Caso o flagrante tenha o potencial de causar abuso de autoridade, mediante quebra de privacidade por parte do Capitão, o mesmo deverá ser dado, uma vez consideradas a urgência e gravidade da situação, somente após ter sido lavrado Termo no Diário de Navegação. Haverá, ainda, verificação circunstancial dos fatos envolvidos. Se houver comprovação da denúncia, uma visita terá que ocorrer ao camarote, na presença de testemunhas cientes dos acontecimentos.

Se, apenas, houver camarotes coletivos no navio, os mesmos deverão acomodar pessoas do mesmo sexo, em nome da privacidade e da intimidade que, a todos, são devidas, além do direito a uma adequada moradia.

O Comandante deverá, além de conhecer as leis do mar, aplicá-las com o rigor exigido pela situação, fazendo, ainda, prevalecer, no senso geral, segurança, fraternidade, bondade, amizade e solidariedade. É importante que seus comandos e decisões sejam ditados com absoluta clareza e sempre demonstrem bom senso, equilíbrio emocional, capacidade técnica, experiência, segurança e clareza em ditar ordens, humildade perante os demais, apesar da função por ele exercida.

Tem obrigação de ser líder, preferencialmente baseado no bom exemplo, jamais podendo vir a ofender, humilhar, dar tratamento cruel, usar de violência física ou abuso de poder para com qualquer tripulante ou passageiro. Dessa maneira, virá a galgar a admiração de todos a bordo.

Sendo responsável pelo navio, pela carga e pelos passageiros, e como maior autoridade a bordo, o Comandante precisa ocupar-se de tarefas administrativas e práticas relativas aos Códigos Internacionais de Segurança e à atualização dos documentos oficiais.

Faz mediação entre Armador, a quem representa, Afretador, Agente Marítimo e Autoridades Marítimas, podendo vir a executar, concomitantemente, as atribuições de Gestor Náutico, de Gestor Comercial, de Procurador, Mandatário ou Consignatário e de Preposto do Armador.

O Princípio geral do Direito conhecido como da Probidade e Boa-Fé Objetiva foi inserido na Legislação brasileira pelo Código Civil de 2002, originando novas relações contratuais na vida civil, trazendo à tona a importância de atitude honesta, reta de todas as partes envolvidas no Contrato, durante todas as fases do mesmo.

Atualmente, tal princípio sustenta a nova base teórica contratual vigente no Brasil, sendo cláusula obrigatória em todos os pactos firmados. Portanto, é fundamental que o Capitão, como parte nos Contratos de Mandato, de Preposição, de Depósito, de Carregamento, de Fretamento e de Seguro Marítimo, tenha uma atitude reta e ética.

Levando-se em consideração que, inicialmente, a população brasileira, em sua maioria, fora formada, basicamente, por contraventores e escravos, vindos de Portugal e colônias, trazendo, consigo, cultura negativa, pode-se supor que a inclusão da Probidade e Boa-fé Objetiva no ordenamento jurídico pátrio, poderá funcionar como evento inicial na mudança da percepção mundial acerca do modo de agir do povo brasileiro, em relação à corrupção.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- 1-AZEVEDO, Antonio Junqueira. *Insuficiências, deficiências e desatualização do Projeto de Código Civil na questão da boa-fé objetiva nos contratos*. v.1, 2000.
- 2- BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, D.F. Senado, 1988.
- 3-BRASIL. **Código Civil**. Organização dos textos, notas remissivas e índices pelos colaboradores Luiz Roberto Curia e Márcia Cristina Vaz dos Santos Windt. 12 ed. ampl. e atual.- São Paulo: Saraiva, 2011- 2º semestre.
- 4- BRASIL. **Código Comercial**. Organização dos textos, notas remissivas e índices pelos colaboradores Luiz Roberto Curia e Márcia Cristina Vaz dos Santos Windt. 12 ed. ampl. e atual.- São Paulo: Saraiva, 2011- 2º semestre.
- 5- BRASIL. **Código Penal**. Organização dos textos, notas remissivas e índices pelos colaboradores Luiz Roberto Curia e Márcia Cristina Vaz dos Santos Windt. 12 ed. ampl. e atual.- São Paulo: Saraiva, 2011- 2º semestre.
- 6- CAVALIERI FILHO, Sérgio. *Programa de responsabilidade civil*. 8 ed. rev e ampl. São Paulo: Atlas, 2008.
- 7- COELHO, Fábio Ulhoa. *Curso de Direito Comercial*. v.2, 6 ed. rev. e atual., de acordo com o Novo Código Civil e alterações da L. S. A. - São Paulo: Saraiva, 2003.
- 8- COLREG. Citações e referências a documentos eletrônicos. <http://www.ccaimo.mar.mil.br/convencoes>
- 9- CORDEIRO, A. M. R. M. *Da Boa-Fé no Direito Civil*, [s.l.]: [s.n], 1 997.
- 10- COSTA, A. C. ; FERRARI, I. ; MARTINS, M. R. *C. L. T.* 37 ed. ampl. e atual. São Paulo: LTr, 2010.
- 11-DECLARAÇÃO UNIVERSAL DOS DIREITOS DO HOMEM—O.N.U.—1998.
- 12- FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Novo Dicionário da Língua Portuguesa**. 2 ed. rev. e ampl. – Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1986.
- 13- Distrito Federal. Decreto-lei nº 3.688, de 3 de outubro de 1941. Lei das Contravenções Penais, publicado no Diário Oficial da União, Poder Executivo, Rio de Janeiro, GB, 13 out 1941.
- 14- Distrito Federal. Decreto-lei nº 4.657, de 4 de setembro de 1942. Lei de Introdução ao Código Civil, atual Lei de Introdução às normas do Direito Brasileiro, com ementa alterada pela Lei nº 12.376 de 30/12/2010, retificado no Diário Oficial da União, Poder Executivo, Rio de Janeiro, GB, 17 jun 1943.
- 15- IMO. Citações e referências a documentos eletrônicos. <http://www.imo.org/>
- 16-IORIO FILHO, Rafael Mário. Universidade Estácio de Sá—Coletânea de Exercícios de Tópicos de Direito

- Constitucional. In: IORIO FILHO, R. M. (Org.). *Os Direitos Fundamentais nas Constituições Políticas de 1824 e 1891*. Rio de Janeiro: [s. n.], 2009. Semana 14.
- 17-LESTA. Citações e referências a documentos eletrônicos. www.dpc.mar.mil.br/sta/lesta.htm
- 18- MARQUES, Cláudia Lima. *Contratos no Código de Defesa do Consumidor*. 3 ed.- São Paulo: Revista dos Tribunais, [s.d.], p. 104.
- 19- MOTTA FILHO, Sylvio Clemente da. *Direito Constitucional: teoria, jurisprudência e 1000 questões* / Sylvio Clemente da Motta Filho e William Douglas Resinente dos Santos. - 13 ed. rev., ampl. e atual. até a Emenda Constitucional nº 40/2003.- Rio de Janeiro: Impetus, 2003.
- 20- NEGREIROS, Teresa. *Fundamento para uma Interpretação Constitucional do Princípio da Boa-Fé*. Rio de Janeiro: Renovar, 1998, p. 15.
- 21- OLIVEIRA, Carlos Santos de. *O Novo Código Civil Comentado*. In : MELLO, C. M. (Org.). v. 1, Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 2003.
- 22- PEREIRA, Regis Fichtner. *A Responsabilidade Civil Pré-contratual*. – Rio de Janeiro, Renovar, 2001, p. 88-89.
- 23- PIMENTA, Matusalém Gonçalves. *Processo Marítimo*. 2 ed. rev. e ampl. - São Paulo: Manole, 2013.
- 24- RÁO, Vicente. *O Direito e a Vida dos Direitos: noções gerais de direito positivo, direito objetivo, teoria geral do direito subjetivo, análise dos elementos que constituem os direitos objetivos*. v.1, 6 ed. rev. e atual. com o Novo Código Civil.- São Paulo: RT, 2005.
- 25- RLESTA. Citações e referências a documentos eletrônicos. <http://www.dpc.mar.mil.br/sta/rlesta.htm>
- 26- RODRIGUES, Sílvio. *Direito Civil : dos contratos e das declarações unilaterais da vontade*. v. 3, 30 ed. atual. São Paulo: Saraiva, 2004.
- 27- SILVA, De Plácido e. *Vocabulário Jurídico*. 20 ed. rev. e atual. - Rio de Janeiro: Forense, 2002.
- 28- SOLAS. Citações e referências a documentos eletrônicos. <http://www.ccaimo.mar.mil.br/convencoes>
- 29- STCW. Citações e referências a documentos eletrônicos. <http://www.ccaimo.mar.mil.br/convencoes>
- 30- TRIBUNAL MARÍTIMO. Processo nº 23.546/2008, Acórdão.
- 31- UNCLOS. Citações e referências a documentos eletrônicos. <http://www.antaq.gov.br/Portal/pdf/MeioAmbient>
- 32- VIANNA, José Ricardo Alvarez. A teoria do diálogo das fontes. Publicado em jan. 2011. Disponível em: <<http://jus.com.br/artigos/18279/a-teoria-do-dialogo-das-fontes>>. Acesso em 26 set. 2013.