

**MARINHA DO BRASIL**  
**CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA – CIAGA**  
**CURSO DE APERFEIÇOAMENTO PARA OFICIAIS DE MÁQUINA – APMA**



**NOÇÕES DAS ATIVIDADES E DO COMÉRCIO MARÍTIMO**

**Igor Figueiredo do Carmo**

**Rio de Janeiro, 2013**

**Igor Figueiredo do Carmo**

## **NOÇÕES DAS ATIVIDADES E DO COMÉRCIO MARÍTIMO**

Monografia apresentada como exigência para obtenção do grau de Especialização em Aperfeiçoamento para Oficiais de Máquina do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha – CIAGA.

Orientador: Prof. Especialista Ricardo de Lima Barreto

**Rio de Janeiro, 2013**

# **NOÇÕES DAS ATIVIDADES E DO COMÉRCIO MARÍTIMO**

**Elaborado por Igor Figueiredo do Carmo**

## **BANCA EXAMINADORA**

---

**Orientador: Prof. Especialista Ricardo de Lima Barreto**

**Nota: \_\_\_\_\_**

**1º Examinador: \_\_\_\_\_**

**2º Examinador: \_\_\_\_\_**

**Rio de Janeiro, 10 de setembro de 2013**

## DEDICATÓRIA

Dedico esse trabalho ao meus pais, Luiz Carlos do Carmo e Pércia Emília Figueiredo do Carmo e a minha avó Elvira, por serem meus maiores incentivadores da minha vida.

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço a Deus, aos familiares e amigos pelo incentivo, ao Professor Advogado Ricardo de Lima Barreto e a todos que contribuíram para minha formação.

## EPÍGRAFE

*“Tudo que é seu, encontrará uma maneira de chegar até você.”*  
Chico Xavier

## RESUMO

Esta monografia tem o intuito de demonstrar ramos autônomos do Direito Marítimo, como Direito Navegação, Direito Aduaneiro e Portuário, regulam ao intercâmbio dos negócios, com a finalidade de aprofundar o conhecimento sobre a responsabilidade do transportador marítimo na execução de suas funções. Será abordada no primeiro capítulo noções gerais a respeito de Direito Marítimo, Direito Navegação, Direito Aduaneiro e Direito Portuário, consistindo em um breve histórico, requisitos para sua caracterização. O segundo capítulo versará a Responsabilidade Civil do Transporte Marítimo, do documento que assegura a adesão ao Contrato de Transporte Marítimo bem como as cláusulas que nele estão previstas em contrariedade ao ordenamento jurídico. Utilizou-se método analítico para a elaboração do presente trabalho. O tema aqui abordado envolve diversas áreas, diversos interessados e diversas entendimentos entre doutrinas e jurisprudências.

**Palavras-chave:** Direito Marítimo, Direito Navegação, Direito Aduaneiro, Direito Portuário

## **ABSTRACT**

This monograph is intended to demonstrate autonomous branches of the Maritime Law, Navigation Law as Law, Customs and Port, regulate the exchange of business, in order to deepen the knowledge about the responsibility of the shipping carrier in the execution of their duties. Will be addressed in the first chapter feral notions about Maritime Law, Navigation Law, Customs Law and Law Port, consisting of a brief history, requirements for its characterization. The second chapter will deal Civil Liability for Maritime Transport, the document that ensures adherence to the Agreement on maritime transport as well as the provisions laid down therein in contradiction to the law. We used analytical method for the preparation of this work. The issue addressed here involves several areas, several parties and several understandings between doctrines and jurisprudence.

**Keywords:** Maritime Law, Navigation Law, Customs Law, Law Port

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Bill of Lading.....	35
--------------------------------	----

## SUMÁRIO

1. Introdução.....	12
2. Rol de Categorias.....	13
3. Direito Marítimo, Direito de Navegação, Direito Portuário e Direito Aduaneiro.....	14
3.1 Origem e Evolução no Direito Marítimo.....	15
3.2 Características e Natureza Jurídica.....	19
3.3 Conceitos de Direito Marítimo.....	20
3.4 Os Organismos do Direito Marítimo: IMO e DPC.....	21
3.4.1 A IMO (Internacional Maritime Organization).....	21
3.4.2 DPC (Diretoria de Portos e Costas).....	22
3.5 Do Tribunal Marítimo.....	23
3.6 História do Direito Navegação.....	23
3.7 Conceitos de Direito Navegação.....	24
3.8 Tipos de Navegação.....	26
3.9 Origem Consuetudinária do Direito Portuário.....	27
3.10 Conceitos de Direito Portuário.....	28
3.11 Origem Histórica do Direito Aduaneiro.....	29
3.12 Conceitos de Direito Aduaneiro.....	31
4. Responsabilidade Civil nos Transporte Marítimo.....	33
4.1 Conceito Transporte.....	33
4.2 Responsabilidade Civil nos Contratos de Transporte Marítimo.....	33
4.3 Formas de Transportes.....	34
4.4 Espécies de Contratos.....	36
4.5 O Conhecimento de Transporte Marítimo (Bill of Lading).....	36
5. Considerações Finais:.....	39
6. Referências Bibliográficas:.....	40

## 1. Introdução

A importância da pesquisa decorre da complexidade das relações jurídicas que envolvem o comércio internacional, gerando, assim, consideração para estudo do Direito Marítimo e nos ramos de Direito Navegação, Direito Aduaneiro e Direito Portuário.

O objetivo geral deste trabalho é analisar as atividades marítimas, com base no Bill of Lading ou conhecimento de embarque, que comprava a adesão ao contrato de transporte.

Objetivos específicos são:

- 1) analisar a evolução do Direito Marítimo no ordenamento pátrio.
- 2) destacar a Responsabilidade Civil nas atividades marítimas, analisando julgados nacionais.

## 2. Rol de Categorias

B/L	Bill of Landing
CLT	Consolidação das Leis Trabalhistas
CRFB	Constituição da República Federativa do Brasil
DPC	Diretoria dos Portos e Costas
IMCO	Inter- Governmental Maritime Consultative Organization
IMO	Internacional Maritime Organization
LF	Lei Federal
OMC	Organização Mundial do Comércio
STF	Superior Tribunal Federal
STJ	Superior Tribunal de Justiça
TRAMPS	Embarcações não vinculadas a conferências de fretes e que não cumprem linha regular.

Rol de categorias é considerado estratégico para compreensão dos textos, com seus respectivos conceitos operacionais.

### Avárias Transporte Marítimo

São os danos, as perdas e as despesas extraordinários que o navio, ou sua carga, sofrem durante a expedição marítima, explicação esta mais bem definida no art. 761 do Código Comercial, que assim dispõe: “Todas as despesas extraordinários feitas a bem do navio ou da carga, conjunto ou separadamente, ou todos os danos acontecidos aquela ou a esta, desde o embarque até a sua volta e desembarque, são reputadas avárias”.

### Contrato de Transporte Marítimo

É um acordo escrito mediante o qual o armador se compromete a transportar mercadorias por água, numa expedição marítima, recebendo em troca uma quantia em dinheiro denominado de frete é o preço do transporte.

### Direito Aduaneiro

É o conjunto e normas e princípios que disciplinam juridicamente a política no intercâmbio internacional de mercadorias e que constitui um sistema de controle e

de limitações com fins públicos, o Direito Aduaneiro sofre grande influência do Direito Internacional Público e do Direito Administrativo, em face da grande quantidade de tratados ratificados pelo Brasil que se aplicam a esse segmento, e do Direito Tributário.

#### Direito Marítimo

Conjunto de normas que regulam a navegação, o comércio marítimo e os contratos de transportes de mercadorias, e pessoas, por via marítima, fluvial e lacustre, os direitos, deveres e obrigações do armador, dos capitães e demais interessados nos serviços de navegação privada, bem como a situação jurídica dos navios a seu serviço.

#### Direito de Navegação

Conjunto de normas que regem o tráfego da navegação marítima ou aérea no âmbito nacional ou internacional. Limita-se à segurança do tráfego da navegação em geral. No âmbito de abrangência do Direito de navegação o Direito Marítimo (objeto desta obra) e o Direito Aeronáutico.

#### Direito Portuário

A port authority é uma corporação pública organizada fora da estrutura regular de um governo federal, estadual ou municipal, livre dos processos e rotinas das operações governamentais, com finalidade de trazer as melhores técnicas do gerenciamento privado para uma empresa pública.

#### Transporte Marítimo

Por sua vez, grande parte do transporte e do comércio internacional é feita entre nações separadas por oceanos, por meio de rios e lagos, sendo esse gênero de transporte denominado aquaviário, e por ocorrer nos mares e oceanos, chama-se transporte marítimo, sendo imbatível no tocante ao preço e à capacidade de movimentos grandes quantidades de mercadorias.

Neste Capítulo, aborda a evolução histórica, conceitos, natureza jurídica e aspectos nas áreas de Direito Marítimo, Direito Navegação, Direito Portuário e Direito Aduaneiro.

### **3.1 Origem e Evolução no Direito Marítimo**

De acordo com Anjos, historicamente o direito marítimo e o direito de navegação são primitivos, contemporâneos e ligados à própria história da humanidade, produto das várias civilizações que se lançaram ao mar, vez que foi esse o meio usado pelos povos antigos na busca das suas grandes conquistas. As viagens eram aventuras marítimas, baseados na prática, nos usos e costumes e, sobretudo, na intuição dos grandes povos navegadores, dentre os quais os fenícios, egípcios, gregos e vikings. Essa navegação marítima primitiva apresentava muitos perigos e de mortalidade, sendo muitos os casos nos quais as expedições não mais retornavam.

Descreve Gertoni nos tempos primórdios às diversas regras se inserem no objeto do Direito Marítimo, dentre elas o Código de Hamurabi, rei da 1ª Dinastia da Babilônia (século XXIII a.C.), onde se encontravam normas sobre construção naval, fretamento de navios à vela e a remo, responsabilidade do fretador, abalroamento e indenização pelo causador dos danos. É ressaltado que curiosamente, os navios à vela eram bem menores dos que usados a remo. Como era uma civilização que se desenvolveu nas bacias dos rios Eufrates e Tigre, é possível que a navegação fluvial se prolongasse ao Golfo Pérsico, de modo que se pode sustentar que o Direito Marítimo também abrangesse a navegação fluvial, embora não haja referência a rios.

Menciona o código, o de Manu, dos hindus (século XIII a.C), relata normas de câmbio marítimo, não se observando documentos que se revelem a experiência de leis marítimas dos povos fenícios e hebreus como descreve Lacerda. No direito romano há pouca referência ao Direito Marítimo, embora os romanos tenham praticado um comércio marítimo e conquistas muito ativo, eles não conheceram ou fizeram pouco uso das regras marítimas usadas pelos navegadores do Oriente. Sem dúvida, os gregos fizeram uso do costume da ilha de Rhodes, localizada no mediterrâneo oriental, bem como do nauticum foenus, que nada mais era do que um

contrato de dinheiro a risco ou de câmbio marítimo. Este contrato regulava que aquele que emprestava dinheiro só seria restituído no caso de sucesso da expedição marítima menciona Anjos, em face dos seus riscos, serão primeiro esboço da idéia de seguro.

Para Lacerda, na antiguidade, o mais importante texto jurídico são as Leis de Rohodes, sendo conhecida à passagem narrada no Digesto (D.14-2-29), em que Eudemon de Nicomédia, havendo naufragado, queixava-se ao Imperador Antonio de que fora saqueado pelos habitantes das ilhas Cícladas, ao que o Imperador respondeu que era o senhor do mundo, mas que o mar estava sujeito às Leis de Rhodes, de acordo com as quais deveriam ser julgados os negócios ligados ao comércio marítimo, exceto se fossem contrários às leis romanas.

Não se pode concluir que os romanos enviassem àquela ilha os seus processos para julgamento, mas como as ilhas Cícladas pertenciam à Província Insularum, que tinha Rhodes como capital, o caso apresentado por Eudemon deveria ser julgado segundo a lei do lugar, ou seja, segundo as Leis de Rhodes e não de outro lugar. Mas tarde, sob o Império Bizantino, houve um livro chamado Basiliques, consagrado exclusivamente ao comércio marítimo e muito difundido no Oriente. Assim, o direito romano somente forneceu poucas regras formais e até mesmo suas técnicas não tiveram grande influência na formação do Direito Marítimo, o que foi gravado após as invasões até as Cruzadas, como o desaparecimento do comércio marítimo.

Os transportes de longa distância foram monopolizados pelos muçulmanos após a Queda de Constantinopla, em 1453, e as travessias oceânicas permitiram a colonização do Novo Mundo, tornaram-se praticáveis após as inúmeras alterações técnicas. Além disso, os mulçumanos no século XV ainda apresentavam uma ameaça e os piratas sarracenos atacavam e saqueavam as cidades européias mediterrâneas. Por sua vez, os mouros detinham o monopólio das especiarias vindas do Oriente que, naquele tempo, eram indispensáveis para a conservação dos alimentos.

Descreve Rodière, com base histórica Dom Manuel queria melhorar a vida do seu povo, fundando Escola de Sagres, de Portugal, dado grande contribuição à navegação marítima e às descobertas, em face da política de Dom Manuel para encontrar uma saída marítima para as Índias, contornando a África e enfraquecendo o poder do Islã, abrindo caminho para as Índias e para as grandes navegações e da expansão do mundo, inclusive com descobrimento do Brasil em 1500. Assim, um

pequeno país, ao empregar a genialidade dos seus conhecimentos náuticos, colaborava para mudar o curso da história mundial.

Somente na Idade Média surgem elementos do Direito Marítimo moderno, de modo que duas compilações de regras exerceram grande influência na Europa: os rolos de Oléron e o Consulado do Mar. O primeiro é uma coletânea de atos relevantes que remontam a o século XII, que atestam a jurisprudência marítima em vigor nos tribunais franceses, embora não se saiba se esta jurisprudência emanava de uma corte da ilha de Oléron ou se a coleção tinha sido copiada e certificada por um notário da citada ilha. A autoridade desse código se estendia aos países do Norte e ao mar Báltico, sendo os Julgamentos de Damme em Flandres, as Leis de Westcapelle, na Zelândia, e as Leis de Wisby, da ilha de Gotland, traduções ou adaptações do citado código.

O Consulado do Mar foi uma complicação dos usos antigamente seguidos no Mediterrâneo Ocidental e que era o nome do Tribunal Marítimo de Barcelona e, embora de origem catalã, os italianos reivindicaram sua paternidade. Todavia, a primeira redação foi em catalão, datada do século XIV, sendo um código bem completo, embora redigido sem ordem, em face das suas sucessivas alterações, tendo sido traduzido para todas as línguas. Os autores antigos acreditavam que os Rolos e Consulados do Mar eram ordenações dos soberanos, o que era equivocado, pois eram compilações dos usos e costumes.

No que tange aos seguros marítimos, pode-se mencionar o Guidon de la Mer, feito em Rouen no século XVI, como o primeiro código de regras detalhadas sobre seguro marítimo, e que detalhava as regras segundo o porto ou cidade.

Deve-se ressaltar uma particularidade desse período inicial do Direito Marítimo referente às diferenças entre regras e usos, vez que esses eram seguidos pela boa vontade e opinião pública, enquanto as regras eram feitas e impostas por uma autoridade. Assim, as cidades italianas de Trani, no século XI e as Tábuas de Amalfi, no século XII, os mais conhecidos. Por sua vez, as empresas também tinham as suas regras, tais como os Aventureiros Mercantes, das corporações de Londres, e os da Liga Hanseática.

Segundo Rodière, a primeira codificação de Direito Marítimo remonta ao Reino de Luís XIV, tendo Colbert tomado iniciativa, pois fez o Rei nomear uma comissão que, depois de longa pesquisa nos portos, elaborou a Ordenança da Marinha de agosto de 1681 (*Ordonnance touchant la marine*). Foi à lei mais importante de Luís

XIV, pois compreendia o Direito Marítimo público e o Direito Marítimo privado, tendo alcançado grande importância na Europa, sendo imitada por vários países, dentre os quais: Países Baixos, Veneza, Espanha, Prússia e Suécia. Essa ordenação objetiva unificar e nacionalizar o Direito Marítimo, tendo sido a sua base por quase dois séculos e foi complementada por vários estudos doutrinários e textos legislativos que a complementaram como o Edito de Marinha e Navegação Marítima Toscana de 10.10.1748, do Grão-Duque Francesco Di Lorena; o Real Edito de 18.8.1711, de Carlos III, de Nápoles, depois Rei de Espanha; o Código para a Marinha Mercante Veneziana, de 21.9.1768, e o Consulado do Mar de Malta, de 1697, em vigor até 1814 conforme descreve Gilbertoni.

Na França, o Código Comercial de 1808, ou Código de Napoleão, muito influenciou o Direito Marítimo brasileiro, e continha um Livro, o de número II, consagrado ao Comércio Marítimo (arts. 190 a 426), que foi em parte copiado da Ordenança de 1681, suprimindo tudo o que parecia referir-se ao direito público. Esse código, que foi a reprodução do direito do século XVII defasou-se pouco a pouco, pois quando foi redigido, a navegação marítima era ainda há de dois séculos antes, mas as condições de exploração haviam mudado. Assim, o código deixou várias leis em vigor, tal como o Ato de 1973, sobre a nacionalidade dos navios, que vigorou ainda por muito tempo.

No Brasil, por um logo período, a legislação vigente foi consubstanciada nas Ordenações do Reino de Portugal, tais como as Ordenações Afonsinas, Manoelinas e Filipinas, respectivamente, dos Reis de Portugal. A maior parte do período colonial brasileiro foi regida pelas Ordenações Filipinas, impressas em 1603, no Reinado de Felipe II de Portugal. Com a independência, em 1822, setores do citado códigos continuavam a vigorar, enquanto leis nacionais não o substituíssem, tendo a sua aplicação atenuada pela outorga da Constituição Imperial de 1824, Códigos Criminal e de Processo, de 1830 e 1832, e Comercial, de 1850 descreve Castro Junior. Vale ressaltar que o Código Comercial, promulgado pela Lei nº. 556, de 25 de junho de 1850, passou a regulamentar, na sua Parte Segunda, o comércio marítimo, parte esta que foi mantida pelo Código Civil de 2002, no seu art. 2.045, embora a maior parte da legislação marítima brasileira esteja esparsa em diversas leis, como adiante será demonstrado.

O Código Comercial Brasileiro de 1850 (CCB) mantido pelo Código Civil de 2002, regulamenta parte substancial do Direito Marítimo nos arts. 457 e 796, através de

dez títulos.

Conforme discorrerem os doutrinadores na evolução histórica do Direito Marítimo e navegação, o avanço tecnológico alcançado pelas descobertas científicas realizadas nos ultimo 50 anos do século XX foi maior do que ocorreu em toda história.

### **3.2 Características e Natureza Jurídica**

Para entender as características e a natureza jurídica do direito marítimo e da navegação é necessário seguir, com efeito, a técnica ensinada pelo jurista alemão HANS KELSEN, pela qual a divisão do direito em público e privado, consiste, via de regra, no grau de generalidade de norma jurídica. Deve-se registrar que essa dicotomia no direito teve origem em Roma. Mas o ilustre doutrinador germânico foi o precursor da melhor tese para a definição e divisão do direito privado.

Surge, então, o ramo do direito que tem como objeto o conjunto de regras jurídicas relativas à navegação que se faz sobre o mar: o Direito Marítimo, conceito esse limitado, por entender que é mais amplo, já que inclui o conjunto de regras jurídicas relativas à navegação aquaviária e englobando os transportes marítimos, fluviais e lacustres. Assim, o Direito.

Marítimo abrange o conjunto de normas que regulam a navegação, o comércio marítimo, os contratos de transportes de mercadorias, e pessoas, por via marítima, fluvial e lacustre, os direitos, deveres e obrigações do armador, dos capitães e demais interessados nos serviços de navegação privada, bem como a situação dos navios à sua disposição.

Discorre doutrinador Castro Jr, que:

No Brasil, na prática do Direito Marítimo, apesar de farta legislação a respeito, configuradora de todo um corpo jurídico regulando o seu objeto, observava-se um certo preconceito em nomeá-lo como disciplina autônoma do Direito, mesmo quando suas regras eram aplicadas nas petições, arrazoados e sentenças envolvendo contratos e disputas do comércio exterior e na fiscalização e segurança do transporte aquaviário. Nesse contexto, o legislador constituinte originário colocou tal disciplina no patamar constitucional que lhe é devido, em face do art. 22, I, da

Constituição de 1988, de forma que, desde então, inexistiu polêmica a respeito da sua existência ou autonomia.

Cabe discorrer o também sobre Direito da Navegação, pois em face da divisão entre direito público e direito privado, típica do direito romano-germânico, e tendo em vista a confusão entre Direito da Navegação e Direito Marítimo, sustenta-se que esse é de natureza mista, enquanto o Direito da Navegação, que pode ser aérea e marítima, é de natureza pública, pois prevalecem as normas de direito público interno e internacional, como a universalidade, a supremacia do interesse público, a origem costumeira (*jus cogens*), a imutabilidade e a irretroatividade, além da generalidade das normas de ordem pública. A maioria dessas normas é elaborada pela IMO e no Brasil aplicadas pela Diretoria de Portos e Costas (DPC), subordinada ao Comando da Marinha e Ministério da Defesa, regulamentando o tráfego e visando a segurança da navegação, como por exemplo as normas de sinalização náutica e os regulamentos internos e internacionais para o tráfego aquaviário, seja nos portos, rios, vias navegáveis e alto-mar, conforme dispõe o doutrinador Castro Jr.

Por sua vez, no Direito Marítimo, por ser mais abrangente, há normas de ordem pública e privada, aplicando-se os preceitos do Direito da Navegação acrescidas dos institutos do direito privado, especialmente do Direito Comercial e Direito Civil, entre as quais a onerosidade, a simplicidade, a mutabilidade, a igualdade das partes, em caso de não ser relação de consumo, e a codificação.

Espera-se, portanto, um maior comprometimento dos publicistas brasileiros com a construção de uma teoria constitucional e administrativa do Direito Marítimo, especialmente diante do papel que a Agência Nacional de Transporte Aquaviário terá no setor, por meio de estudo dos modelos norte-americanos, cujo pragmatismo favoreceu o desenvolvimento de uma fórmula intrincada para a transferência de poderes do Legislativo para o Executivo, inicialmente, e depois para agências independentes, e italiano, em vista da experiência com a regulação econômica em país de sistema romano-germânico, como contribuição relevante ao processo.

### **3.3 Conceitos de Direito Marítimo**

Entende-se o Direito Marítimo como parte do Direito Comercial dedicada ao

estudo das normas que regulam a "indústria" da navegação, o comércio marítimo e todos os atos, fatos e negócios jurídicos inerentes.

De acordo com Plácido e Silva define Direito Marítimo:

Entende-se como Direito Marítimo o complexo de regras, emanadas das leis, de tratados ou dos usos comerciais, pelos quais se regem as relações jurídicas da navegação ou de todo comércio sobre águas navegáveis, sejam referentes às pessoas que participam de suas atividades ou aos contratos e geram no comércio marítimo.

Conforme destaca o autor direito marítimo é mais abrangente que o direito de navegação, pois regula com detalhe o transporte de pessoas e coisas pelo mar em todas as particularidades a ele inerentes.

Sosa descreve no glossário Direito Comercial Marítimo:

Conjunto de normas que regulam a navegação, o comércio marítimo e os contratos de transportes de mercadorias, e pessoas, por via marítima, fluvial e lacustre, os direitos, deveres e obrigações do armador, dos capitães e demais interessados nos serviços de navegação privada, bem como a situação jurídica dos navios a seus serviços.

Todavia o Direito Marítimo regula as relações oriundas da movimentação de carga e pessoas em meio aquaviário, bem como as relações decorrentes da utilização dos portos (Direito portuário e Direito do trabalhador portuário) e aduanas (Direito aduaneiro). As soluções de controvérsias valem-se, via de regra, do Direito Marítimo como parte do Direito Comercial dedicada ao estudo das normas comércio marítimo e todos os atos, fatos e negócios jurídicos inerentes.

### **3.4 Os Organismos do Direito Marítimo: IMO e DPC**

#### **3.4.1 A IMO (Internacional Maritime Organization)**

Conforme dispõe doutrinador Castro Jr., que:

Com o aumento do tráfego marítimo após a II Guerra Mundial e dos problemas a ele inerentes, com colisões, abalroamentos e acidentes ambientais, bem como pressão da opinião pública internacional, fonte secundária de Direito Internacional Público, juntos aos governos dos Estados, vários países sustentavam que um corpo

internacional permanente fosse criado para promover a segurança da navegação mais efetivamente, mas somente com a criação da ONU essas esperanças se realizaram. Em 1948, na cidade de Genebra, uma conferência internacional adotou uma convenção formalmente estabelecendo a IMCO (Inter-Governmental Maritime Consultative Organization), cujo nome foi mudado para IMO (International Maritime Organization) em 1982.

A Convenção da IMO entrou em vigor, em 1958, e a nova entidade fez sua primeira reunião no ano seguinte. Em 1963 o Brasil passa a fazer parte da IMO e, desde então, são inúmeras as convenções ratificadas com grande impacto no transporte marítimo e na segurança da navegação. Os objetivos da IMO estão no art. 1(a) da sua Convenção, e são : "articular esforços para proporcionar a cooperação entre governos no campo da regulação internacional e de práticas relacionadas aos problemas técnicos de todos os tipos que afetem a segurança no comércio internacional ; estimular e facilitar a adoção geral dos mais altos padrões referentes à segurança marítima, eficiência da navegação e prevenção e controle da poluição marítima das embarcações", além de lidar com questões administrativas e jurídicas para implementar os seus objetivos.

### **3.4.2 DPC (Diretoria de Portos e Costas)**

A Diretoria de Portos e Costas (DPC), órgão da administração pública federal direta, e também chamada de Autoridade Marítima Brasileira, é uma das mais relevantes entidades governamentais que atuam na atividade marítima. Dirigida por um Vice-Almirante, a DPC é uma divisão administrativa do Comando da Marinha, subordinada à Diretoria Geral de Navegação que, por sua vez, subordina-se ao Comandante da Marinha, que faz parte do Ministério da Defesa.

A DPC tem como objetivos, de acordo com o art. 20 do Capítulo II do Regulamento da Diretoria de Portos e Costas:

- I - Contribuir para a orientação e o controle da Marinha Mercante e suas atividades correlatas, no que interessa a Defesa Nacional;
- II - Contribuir para a segurança do tráfego aquaviário;
- III - Contribuir para a prevenção da poluição por parte de embarcações, plataformas e suas estações de apoio;

IV - Contribuir para a formulação e execução das políticas nacionais que digam respeito ao mar;

V - Contribuir para implementar e fiscalizar o cumprimento de Leis e Regulamentos, no mar e águas interiores;

VI - Contribuir para habilitar e qualificar pessoal para a Marinha Mercante e atividades correlatas. Além disso, possui outras relevantes atribuições, inclusive em situação de conflito, crise, estado de sítio, estado de defesa, intervenção federal e em regimes especiais.

### **3.5 Do Tribunal Marítimo**

Discorre doutrinador a forma do Tribunal Marítimo atua na jurisdição em todo território nacional solucionar os problemas e como é composto o Tribunal.

Raphael, descreve Tribunal Marítimo:

O Tribunal Marítimo é um órgão do Poder Executivo vinculado ao Ministério da Marinha, com jurisdição em todo o território nacional.

Cabe ao Tribunal Marítimo julgar causas referentes a acidentes e fatos da navegação marítima, fluvial e lacustre, ocorridas no território nacional, pouco importando a nacionalidade das partes envolvidas.

O Tribunal Marítimo tem ainda atribuições administrativas, funcionando como verdadeiro cartório, pois cabe a ele o registro da propriedade e da transferência da propriedade naval, registros de armadores e outros registros marítimos em geral.

O Tribunal Marítimo é composto de 7 (sete) Juízes, sendo um presidente, oficial general do corpo da armada da ativa ou da reserva remunerada, dois juízes militares, oficiais da marinha, da reserva remunerada e quatro juízes civis.

Ressalte-se por fim que apesar da denominação “Tribunal”, este órgão não pertence ao Poder Judiciário, e assim sendo suas decisões serão sempre passíveis de revisão no âmbito judicial.

### **3.6 História do Direito Navegação**

Conforme Castro Jr., preliminarmente, é importante fazer esclarecimentos iniciais

sobre o serviços de praticagem. Assim é que praticagem de navios é exercida desde a Antiguidade, vez que os códigos de navegação das ilhas de Rhodes (400 a.C.), Oleron (1199 d. C.) e Visby (século XVI) já previam os serviços de praticagem, que consiste na assessoria ao Comandante do navio na navegação em águas restritas, áreas que possuem características locais dependentes de ventos, marés, sedimentação, perigos isolados, assoreamentos e bancos de areia, que somente uma pessoa com conhecimento de náutica e do dia-a dia do ambiente marinho local, pode conduzir em segurança um navio de grande calado, em canais estreitos, com cargas poluente e ou vidas humanas preciosas.

A evolução tecnológico não dispensa o uso do Prático nos principais portos do mundo e as Companhias Seguradoras exigem em várias situações a presença obrigatória de um Prático a bordo. Da mesma forma, a autoridade marítima exige em situações específicos o Prático a bordo, como requisito indispensável para as segurança da navegação, a salvaguarda da vida humana no mar e a prevenção da poluição das águas.

Ressalta-se ainda doutrinador Castro Jr., que a direito navegação nasceu com a humanidade, relata no seu início seria uma tarefa muito difícil, mas com certeza tudo deve ter começado por força da necessidade de sobreviver. Observa-se que a globalização nos dias de hoje também foi parte acessória nas conquistas dos novos continentes em busca dos relacionamentos diplomáticos ligados ao comércio marítimo. No princípio os fenômenos meteorológicos aliados às precárias condições tecnológicas dos instrumentos de navegação, eram sem dúvida, as principais barreiras para se navegar com segurança.

### **3.7 Conceitos de Direito Navegação**

Ressaltam os doutrinadores as divisões de normas que regem o tráfego da navegação marítima ou aérea em território nacional e internacional para imposição de limites de segurança no tráfego de navegação e no espaço aéreo.

Raphael relata Direito Navegação como:

Conjunto de normas que regem o tráfego da navegação marítima ou aérea no âmbito nacional ou internacional. Limita-se à segurança do tráfego da navegação em geral.

No âmbito de abrangência do Direito de navegação o Direito Marítimo (objeto desta obra) e o Direito Aeronáutico.

Discorre o conjunto de regras que regulamentam o tráfego nacional e internacional dentro dos limites jurisdicional por normas contidas em acordos e leis.

Destaca doutrinador, Castro Jr., que a Navegação Marítima:

Possivelmente a mais internacional das indústrias do mundo e uma das mais perigosas. Tem-se reconhecido que o modo de melhorar segurança no mar é desenvolver regras internacionais que vêm sendo seguida por quase todas as nações marítimas desde a metade do século XIX, sendo crescente o número de tratados desde então. [...] Direito Navegação, que é o conjunto de regras que regulamentam o tráfego da navegação internacional (alto mar) e dentro dos limites da jurisdição nacional (águas interiores, rios, lagos, canais, baías, portos mar territorial, zona contígua e zona econômica exclusiva).

Entende-se o direito navegação que é o conjunto de normas que regula relações jurídicas quanto marítima ou aeronáutica, onde tem força no do Código Comercial onde considera-se elementos de idéia de exploração comercial de mercadorias.

Discorre doutrinador Moura, que o Direito de Navegação:

“[...] o conjunto de normas reguladoras das relações jurídicas existentes por ocasião do exercício efetivo de comércio marítimo ou aeronáutico”. Neste sentido, consideramos o elemento empresa que si incorpora na idéia de exploração comercial decorrente da prática de atos de comercio ou atos de mercancia, traduzindo-se em profissão habitual por força dos artigos 4º e 9º do nosso Código Comercial; e atentamos pra o elemento técnico, que se manifesta no fenômeno náutico como fator importante e decisivo para a fundamentação dos institutos jurídicos aplicáveis a situações especiais. Esses dois elementos ou fatos podem servir de base para formação de um ordenamento da disciplina na órbita jurídica, delineando-se de uma lado a figura do empresário comercial, e, do outro, a sua atividade organizada sobre a circulação do navio ou da aeronave com fins econômicos de transportar pessoas ou mercadorias”.

Importante destacar o conjunto de regras regulamentam o tráfego da navegação internacional e circulação de aeronaves. Regulamentada por normas contidas em Acordos Internacionais.

### 3.8 Tipos de Navegação

Raphael menciona nos termos do art. 18 do regulamento para o Tráfego Marítimo, a navegação está dividida da seguinte forma:

Longo Curso – é a realizada no tráfego marítimo mercantil entre os portos do Brasil e os portos estrangeiros.

Grande Cabotagem – é realizada no tráfego marítimo mercantil entre os portos brasileiros e entre estes e os portos da Costa Atlântica da América do Sul, das Antilhas e da Costa Leste da América Central, excluídos os portos de Porto Rico e Ilhas Virgens.

Pequena Cabotagem – é realizada no tráfego marítimo mercantil entre os portos brasileiros, não se afastando a embarcação mais de 20 (vinte) milhas da costa e fazendo escala em portos cuja distância não exceda a 400 (quatrocentas) milhas. Considera-se também de pequena cabotagem a navegação realizada com fins comerciais entre a costa brasileira e as ilhas oceânicas brasileiras.

Alto mar – é realizada fora da visibilidade da costa.

Costeira – é a realizada ao longo do litoral brasileiro, dentro dos limites de visibilidade da costa.

Apoio Marítimo – é realizada entre os portos ou terminais marítimos e a plataformas tripuláveis.

Interior

– Fluvial e lacustre – é realizada ao longo dos canais, rios, lagos, em território brasileiro, fora das áreas portuárias nacionais, podendo estender-se aos portos fluviais e lacustres dos países vizinhos, quando estes integrarem hidrovias interiores comuns;

– De Travessia – é a realizada nas águas fluviais e lacustres;

– Transversalmente ao curso dos rios e canais;

– Ligando dois pontos das margens em lagos, lagoas, baías, angras e enseadas;

– Entre ilhas e margens de rios, de lagos, de lagoas, de baías, de angras e de enseadas, numa extensão inferior a 11 (onze) milhas, como transporte sobre água entre portos ou localidades ou interligação de rodovias ou ferrovias, em território brasileiro ou entre este e o dos países limítrofes;

– De Porto – é a realizada dentro das áreas portuárias nacionais, baías, enseadas, angras, canais, rios e lagoas em atendimento às atividades específicas

do porto.

#### Regional

– A realizada dentro dos limites estabelecidos para a navegação interior, em embarcações com arqueação bruta ate cinqüenta;

– A realizada dentro dos limites de visibilidade da costa e ao longo dela, ate a distancia máximo de cinqüenta milhas da repartição de inscrição, em embarcação com arqueação bruta ate cinquenta.

Todavia o doutrinador destaca o regulamento de tráfego marítimo, onde menciona a divisão das formas de navegação no território brasileiro e estrangeiro. Expõe as navegações de longo curso, de grande cabotagem, de pequena cabotagem, alto mar, costeira, apoio marítimo, interior e suas subdivisões e regional subdivididas em limites estabelecidos e de visibilidades.

### **3.9 Origem Consuetudinária do Direito Portuário**

Conforme expõe Pasold, fundamenta compreender a Lei nº. 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, que “Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências” (conhecida como “Lei dos Portos”) para realizar a melhor percepção geral possível do Direito Portuário Brasileiro.

Art. 1º Cabe à reunião do Porto e das Operações Portuárias: § 1º Para os efeitos desta lei, consideram-se:

I – Porto Organizado: o construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação, da movimentação de passageiros ou da movimentação de passageiros ou da movimentação de passageiro ou da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo trafego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária; (Redação dada pela Lei nº. 11.314 de 2006).

II – Operação Portuária: a de movimentação de passageiros ou a de movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinados ou provenientes de transporte aquaviária, realizada no porto organizado por operadores portuários; (Redação dada pela Lei nº. 11.314 de 2006).

III – Operador portuário: a pessoa jurídica pré-qualificada para a execução de

operação portuária na área do porto organizado;

Descreve doutrinador Trindade, todas as riquezas do mar e suas riquezas potencialidades, os navios por mais especiais que sejam. As rotas de navegação e os produtos transportados seriam inúteis, sem a instalação portuária, o ponto de embarque dos bens, no câmbio interminável dos povos.

No caso brasileiro, a Constituição reservou à União legislar sobre portos, situação que subordina ao Governo Federal o sistema portuário nacional, no âmbito do ministério dos transportes.

Dáí resulta que a organização administrativa e o regramento jurídico dos portos não são uniformes, admitindo o sistema atual as seguintes modalidades:

- a) Instalação rudimentar, cuja exploração se faz através da união, Estados ou Municípios, em que o movimento anual de carga é inferior a 15.000 toneladas.
- b) Porto Organizado, cuja exploração é feita por uma Administração do Porto.
- c) Terminal Privativo, cuja exploração é feita exclusivamente pela empresa proprietária das instalações.

Dessa diversificação administrativa, os portos organizados, dispendo de administração própria, pagam impostos federais e municipais e os empregados são regidos pela CLT.

Para os que dispõem de aparelhagem inteiramente automatizada, em certas operações, fica dispensada a mão-de-obra especializada, salvo a prestação de serviço típico na carga e na descarga de embarcações que, necessitando de trabalho avulso especializado, terão que o requisitar do respectivo sindicato, como n o caso de operações de recheço.

Nos terminais marítimos inteiramente automatizados, para todas as operações, a requisição de mão-de-obra avulsa é desnecessária.

### **3.10 Conceitos de Direito Portuário**

Destaca-se no direito portuário a exploração de portos, o mecanismo de funcionamento, trabalho avulso e organização da administração portuária.

Conforme o entendimento de Pasold conceitua Direito Portuário:

[...] o Direito Portuário como o ramo do ramo do Direito que tem por objeto o disciplinamento da Exploração de Portos, das Operações Portuárias e dos

Operadores Portuários, das Instalações Portuárias, da Gestão da Mão – de- obra de Trabalho Portuário Avulso, do trabalho Portuário, e da Administração do Porto Organizado.

Do exposto, a organização portuária regula-se em uma corporação pública de estrutura federal, estadual ou municipal, podendo obter gerenciamento privado para uma empresa pública.

Por definição, como esclarece Trindade Direito Portuário:

“A port authority é uma corporação pública organizada fora da estrutura regular de um governo federal, estadual ou municipal, livre dos processos e rotinas das operações governamentais, com finalidade de trazer as melhores técnicas do gerenciamento privado para uma empresa pública”.

Destacam-se o direito dos portos por todas as espécies de taxas cobradas por navios de pessoas e cargas atracados nos portos.

Conceitua Cherques direito do porto como:

“Termo geral que inclui taxas e direitos de toda espécie, pagos pelas cargas e por navios de passageiros, nos portos”. Abrangem, geralmente, as taxas do porto, de reboque, de atracação, taxas aduaneiras, de quarentena, de armazenagem etc.

Ressaltam os doutrinadores que Direito Portuário, regula-se em uma corporação pública de estrutura federal, estadual ou municipal, podendo obter gerenciamento privado para uma empresa pública, impõe requisitos de exploração dos portos, operações portuárias, gestão de mão–de–obra de trabalho portuário avulso; trabalho portuário e administração do porto organizada, abrange as cobranças de taxas portuárias sobre seus serviços prestados.

### **3.11 Origem Histórica do Direito Aduaneiro**

Em face o Direito aduaneiro nos tempos longínquos da Antiguidade Labatut, esboça os primeiros traços do comércio em sua obra Teoria de Comércio Exterior, onde comenta que a história é fundamentada em achados nas sepulturas da Escandinávia, revelando a existência de que há alguns milênios antes do Cristianismo, chegaram ao norte da Europa mercadorias que provieram do Chipre e do Egito. Percebeu-se que estes objetos chegaram de mão até o lugar onde foram encontrados, sendo que este comércio de trocas dói se ampliando á medida que os

povos foram evoluindo e, conseqüentemente, o surgimento do comércio.

O surgimento do Direito Aduaneiro se dá com a sua aplicação em todo o território nacional, denominado Território Aduaneiro.

Discorre Carluci, a realidade aduaneira torna imperativa a existência da Aduana, como órgão ou como instituição executora da política aduaneira. Duas palavras originárias do árabe, praticamente sinônimas, denotam essa realidade: aduana e alfândega.

A palavra aduana deriva de ad-diuân, palavra árabe originária do persa divan, de interessante etimologia. Designava o escritório ou repartição pública em geral e passou para o português com a conotação que tem.

Alfândega provém do árabe al-funduq, que hoje significa hotel. Antigamente as caravanas eram obrigadas, ao chegar, a pernoitar num albergue oficial onde, além de repouso e de alimento, recebiam a visita do coletor de impostos.

Curiosamente, a palavra árabe usada para alfândega ou aduana é al-jumruk, que não guarda nenhuma relação com as correspondentes portuguesas.

Dispõe nos seus ensinamentos o doutrinador Carluci, que:

A aduana tem um sentido mais abrangente que alfândega. Aduana denota mais do que uma repartição, órgão administrativo ou estação arrecadadora: designa a instituição jurídica, a organização ou entidade na totalidade de seus aspectos e funções e seus múltiplos fins: arrecadação, protecionismo, controle administrativo etc. Neste contexto poder-se-ia dizer, que as alfândegas são as repartições da aduana, que aplicam as normas e controles de aduana. Fazendo um paralelo com o corpo humano, a aduana é como se fosse à pele; protege o corpo e, somente se sentirá a sua importância se ela se deteriorar ou se extinguir.

[...] os usos comerciais internos exigiram e condicionaram as normativas, dando feições próprias a institutos de outros ramos do direito, o depósito aduaneiro diferente do civil ou mercantil, o regime de exonerações características próprias nos regimes aduaneiros especiais, o abandono aduaneiro conseqüências diferentes do civil, a transmissão da propriedade através dos conhecimentos de transporte etc.

Destaca-se a influência dos Tratados e Acordos sobre Valoração Aduaneira e Acordo que instituiu o sistema Harmonizado para Codificação e Identificação de mercadorias. Acordo para facilitação Aduaneira no Transporte Marítimo de Mercadorias. Convenção de aviação Civil internacional para Facilitação no Transporte Aéreo. Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre.

No contexto, conclui Carluci.

“[...] A política comercial do País, que no segmento do comércio exterior se exerce através de uma política aduaneira, é condicionada em grande parte pelos acordos internacionais. Essa política aduaneira é que faz desencadear o intervencionismo estatal nas relações comerciais internacionais [...]”.

Pode-se delinear a evolução do Direito em seus territórios e sua população, resultados de lutas e conquistas históricas, contudo é fundamental assinalar que, nos dias atuais, com o fenômeno da “globalização”, o fluxo de comércio entre as nações vem se ampliando cada vez mais e acaba por afastar as barreiras alfandegárias, impulsionando as economias dos países se surtindo efeitos dessas relações em todo o globo terrestre.

### **3.12 Conceitos de Direito Aduaneiro**

Com base o entendimento do doutrinador complexo de relações jurídicas na prática do comércio internacional, aliados à especificidade de princípios e normas Na esteira de Carluci entende Direito Aduaneiro;

[...] como o conjunto de normas e princípios que disciplinam juridicamente a política aduaneira, entendida esta como a intervenção pública no intercâmbio internacional de mercadorias e que constitui um sistema de controle e de limitações com fins públicos. Quanto à sua natureza, é de Direito Público, com destaque para o Direito Internacional Público, visto que a atividade aduaneira é atividade pública e regulada em grande parte por normas contidas em Acordos Internacionais.

Destaca-se conjunto de normas jurídicas que regulam a intervenção estatal na economia do país em defesa das fronteiras econômicas, a proteção de ingresso e saída de mercadorias , entre outros fatores de relevante importância.

O Doutrinador Sosa conceitua Direito Aduaneiro como:

Conjunto de normas jurídicas que regulam, por meio de um ente administrativo, as atividades e funções do Estado com relação a seu comércio exterior, aí incluídos; o ingresso ou saída de mercadorias de seu território em seus diferentes regimes jurídicos, os meios de transporte e tráfego nele empregados e o controle das pessoas que intervêm em qualquer fase dessa atividade, ou que violem suas disposições.

Destaca Castro Jr., traduzindo Direito Aduaneiro a importância do Direito Internacional Público, Administrativo e Tributário no Direito Aduaneiro:

[...] Conceituando como o conjunto de normas e princípios que disciplinam juridicamente a política no intercâmbio internacional de mercadorias e que constitui um sistema de controle e de limitações com fins públicos, o Direito Aduaneiro sofre grande influência do Direito Internacional Público e do Direito Administrativo [...] em face da grande quantidade de tratados ratificados pelo Brasil que se aplicam a esse segmento, e do Direito Tributário.

Fatores que condicionam o Direito Aduaneiro se dão a fatores primordiais para existência condicionada em primeiro momento ao comércio internacional, a relação aduaneira, ligada aos princípios e normas que intervêm com intuito de regular e controlar suas disposições.

E com as mudanças nas atividades comerciais, enfatiza-se a atuação de normas jurídicas e regulamentos nas áreas de Direito Marítimo, Direito Navegação, Direito Portuário e Direito Aduaneiro, que tem relevante função no desenvolvimento dos controles comerciais, e que buscam simplificar e dinamizar as atividades marítima, aduaneira, portuária e navegação.

Cabe ressaltar que as atividades comerciais têm grande importância para território nacional, através de todos estes mecanismos de controle, bem administrados e utilizados, constituem a regulamentação do comércio nacional e internacional, que identificam também as distorções como fraudes, entrada de pessoas e de mercadorias ilícitas e outras mais.

Portanto, todo este conjunto de atividades são mecanismos utilizados para tornar eficaz a atuação da Responsabilidade Civil, nas atividades comerciais nacionais e internacionais que se passa a expor uma breve análise no capítulo a seguir.

## **4. Responsabilidade Civil nos Transporte Marítimo**

Neste Capítulo abordar-se-á a Responsabilidade Civil nos transporte marítimo, o Bill of lading como documento principal para formação do Contrato Marítimo, terminologia utilizadas, formas de contratos, da responsabilidade a luz da Lei em contrariedade as jurisprudências e doutrinas aplicadas.

### **4.1 Conceito Transporte**

Dispõe Sosa, que o transporte é a operação que consiste em conduzir pessoa ou coisa de um lugar a outro, por caminho terrestre (ferroviário ou rodoviário), aquático ou aéreo.

Conforme conceitua Rodrigues, transportes como sistema:

Sistema de transportes é constituído pelo modo (via de transporte), pela forma (relacionamento entre os vários modos de transportes), pelo meio (elemento transportador e pelas instalações complementar terminais de carga). Como em qualquer outra atividade humana, o estudo do transporte envolve o conhecimento de sua terminologia, que lhe é peculiar”.

E ainda, segue doutrinador Rodrigues, denomina transporte marítimo:

Longo Curso ao transporte marítimo internacional, abrangendo tanto navios que oferecem serviços regulares (liners) quanto os rotas irregulares (tramps)

Entende-se que transporte marítimo é o transporte hidroviário, aquaviário ou aquático que utiliza como vias de passagem os mares abertos, para o transporte de mercadorias e de passageiros. O transporte fluvial usa os lagos e rios. Como o transporte marítimo representa a grande maioria do transporte aquático, muitas vezes é usada esta denominação como sinônimo.

### **4.2 Responsabilidade Civil nos Contratos de Transporte Marítimo**

Com a globalização da economia estreitou a internacionalização dos contratos, tendo em vista o aumento significativo dos transportes marítimos.. Para suprir esta

necessidade, entidades corporativas representando os interesses dos agentes envolvidos no Comércio Internacional vêm desenvolvendo acordos, convênios e convenções que são adotadas pelos seus associados em todo mundo. Por sua vez, a Organização das Nações Unidas (ONU) também tem feito a sua parte junto aos Países-Membros, estabelecendo normas internacionais, as quais, devidamente ratificadas pelos países, incorporam-se à sua legislação e ao Direito Internacional.

Entende Stoco, que os Tratados e Convenções são acordados entre os Estados, do qual são celebradas convenções internacionais, quando seu objeto for menos do que o estabelecido por um tratado.

Menciona Rodrigues, no âmbito do transporte marítimo, os principais organismos reguladores são: Organização das Nações Unidas para o Comércio e Desenvolvimento (Unctad) e Organizações Marítima Internacional (IMO).

Assim, com o advento da Constituição da República Federativa do Brasil (CFRB), celebrar tratados, convenções e atos internacionais é competência privativa do Presidente da República (artigo 84, inciso VIII da CFRB), embora estejam sujeitos ao referendo do Congresso Nacional, a quem cabe, ademais, resolver definitivamente sobre tratados, acordos e atos internacionais que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional (art.49 inciso I da CFRB).

Ensina Pacheco, que a responsabilidade civil do transportador marítimo por inadimplemento do contrato de transporte assume ares especiais, uma vez que é tratado pelo Direito das Obrigações, em termos gerais, pelo Direito Marítimo, em termos mais específicos e, ainda, pelo Direito do

Seguro, porquanto quase todos os transportes marítimos de cargas são cobertos por contratos de Seguro. Registra-se que os contratos de seguros não será objeto de investigação.

Salienta, para que haja a referida imputação da Responsabilidade Civil, é necessária, segundo Anjos e Gomes, a existência da relação de causalidade entre o agente causador do dano, a vítima e o fato, em que dependendo da circunstância, ter-se-á a presença das excludentes de responsabilidade.

### **4.3 Formas de Transportes**

A diversidade de contrato de transporte, para que se tenha uma melhor percepção acerca deste assunto, faz-se necessário um breve esclarecimento a respeito das modalidades de transporte, registrando que para a presente pesquisa a discussão se dá no transporte marítimo, sendo que os demais serão apenas a título de esclarecimento.

O transporte rodoviário é o transporte feito por estradas, rodovias, ruas e outras vias pavimentadas ou não com a intenção de movimentar materiais, pessoas ou animais de um determinado ponto a outro.

Para Rodrigues o Transporte Ferroviário, a carga é transportada pelas ferrovias, em vagões fechados, plataformas, etc.

O Transporte Marítimo é o movimento de pessoas e mercadorias pelo mar ou rios, em barcos e navios, usado principalmente para movimentar mercadorias como por exemplo coisas do tipo cargas "fixas" em longas distâncias nos navios de carga ou em viagens turísticas nos transatlânticos.

São Veículos de transporte marítimo / Fluvial: Submarino, Barca, Balsa, Navio, Hovercraft, Jetski, Canoa, Lancha, Góndola, Transatlântico.

Dentre os tipos de transporte aquático destacam-se: Passageiros; paquetes, ferry-boats; Contêdores: porta-contêdores; Automóveis: cargueiros; Frigoríficos: navios-frigorífico; Granel: graneleiros; Líquidos: petroleiros, navios-tanque; Gás; Perigosos: Inflamáveis ou Nucleares.

O Transporte Aéreo é o movimento de pessoas e mercadorias pelo ar usando aviões ou helicópteros, usado preferencialmente para movimentar passageiros ou mercadorias urgentes ou de alto valor. São veículos de transporte aéreo: Avião, Helicóptero, Balão, Dirigível e Jato.

O Transporte Tubular, é utilizado normalmente para transportar produtos através de condutas tubulares, normalmente petróleo e gás natural. São mais conhecidas como:

- o Gasoduto - no caso de transporte de gás natural.
- o Oleoduto - no caso de transporte de petróleo e seus derivados.

Os oleodutos e gasodutos também são conhecidos pela expressão inglesa pipeline. É o meio de transporte, para grandes quantidades, mais seguro e econômico que existe.

Diante do exposto as modalidades de transportes, que será formalizada contrato,

pois para cada transporte aplica-se a legislação pertinente, como será explanado no tópico a seguir.

#### **4.4 Espécies de Contratos**

Na luz do doutrinador Venosa, divide-se em transporte de pessoas e coisas. Tem conceito unitário e se diferencia de acordo com a natureza do objeto, já que sua finalidade é o deslocamento de um local para outro.

Ressalta ainda que o transportador deva propiciar todas as condições para que a pessoa ou a coisa transportada.

Expõe Diniz, classifica as espécies de Contrato quanto ao objeto conduzido, como transporte de pessoas ou o transporte de coisas, e também segundo o meio empregado, transporte terrestre, marítimo ou fluvial e transporte aéreo.

Descreve Coelho, existem três espécies de Contratos de Transporte segundo a natureza do que é transportado: de pessoas, coisas e misto. Na primeira, o serviço de transporte consiste em levar uma ou mais pessoas físicas de um lugar para o outro. Na segunda espécie, um bem corpóreo do contratante do serviço é transportado. A terceira espécie é dos Contratos de Transporte Mistos.

Denota-se na área de Responsabilidade Civil de forma clara as espécies de Transportes, adotam regras específicas, conforme serão abordadas formas de contratos na área marítima.

#### **4.5 O Conhecimento de Transporte Marítimo (Bill of Lading)**

Segundo Gomes, o que o B/L deve mencionar é regulado em leis e na Convenção de Bruxelas de 1924. No Brasil a legislação que determina esses elementos está contida no Código Comercial e no Decreto nº 19.473, de 1930. Dispõe ainda que uma das suas funções seja provar que houve o Contrato de adesão, ou seja, que o embarcador se submete às condições estabelecidas pelo transportador.

E ainda Gomes, menciona às cláusulas regem contrato de transporte:

a) Cláusula Paramount – que submete o contrato a uma lei específica ou à Convenção de Bruxelas de 1924;

b) Listas de perigos excetuados – além dos citados na lei específica ou na Convenção que consta da cláusula Paramount, os transportadores costumam incorporar algumas outras exceções se sua responsabilidade por falta e avarias à carga;

Conforme dispõem doutrinador Rodrigues, que o documento comercial referente ao contrato de transporte entre o proprietário da carga e a empresa operadora, ficando esta obrigada a conduzir mercadoria até o destino designado, mediante o pagamento do frete ajustado. É o documento que estabelece a propriedade da carga a quem está consignado ou endossado.

O B/L possui três funções definidas: prova de contrato para as realizações de um transporte, recibo e título de crédito. Nele estão contidos todos os elementos integrantes de contrato de transporte: nomes das partes, nome do navio transportador, valor do frete, portos de embarque e descarga, qualificação e quantificação da mercadoria e condições do transporte.

Ao receber a mercadoria a bordo, o imediato do navio assina um recibo provisório da mesma, o Mate's receipt, o qual, posteriormente, é substituído pelo B/L, emitido pelo próprio armador, pelo agente de navegação, ou ainda, pelo próprio comandante do navio. É, portanto, um recibo de que a mercadoria foi embarcada.

Quando no original, o B/L é também um título de crédito perfeitamente negociável por endosso, não se admitindo a existência de qualquer outro documento que contrarie os termos nele contidos. Isto porque, para ser eficaz em sua função, o B/L deve revestir-se de toda a credibilidade, assim como o cheque, a duplicata, a promissória, etc. Segundo o artigo 587 do Código Comercial Brasileiro, o B/L tem força de escritura pública.

As vias ou cópias não-negociáveis não tem validade para se obter liberação de qualquer carga, a qual só deverá ser entregue aos consignatários mediante a exibição do Conhecimento Original.

Em caso de perda, destruição, furto ou roubo de conhecimento de carga não á ordem, a entrega da respectiva mercadoria se fará ao destinatário por segunda via. O conhecimento de carga extraviado será substituído por Carta Declaratória, emitida pela Repartição Aduaneira com base em declaração de extravio emitida pelo transportador ou seu representante.

**CSAV** **COMPANIA SUD AMERICANA DE VAPORES S.A.**  
BILL OF LADING FOR PORT TO PORT AND INTERCOASTAL SHIPMENT

2

<b>SHIPPER (NAME AND FULL ADDRESS)</b> AMERICAN LOGISTICS LTD 5/F, BLOCK B, PROFIT INDUSTRIAL BUILDING, NO.1-15 KWAI FUNG CRESCENT KWAI CHUNG N.T. HONG KONG TEL:00852-31040930 FAX:00852-31010529		<b>BOOKING NO.</b> PBQ0023170	<b>SERVICE</b> SAFE	<b>B/L NUMBER</b> PBQ017661
<b>CONSIGNEE (NAME AND FULL ADDRESS)</b> ULL LOGISTICA DO BRASIL LTDA AV. PAULISTA, 1159, CNJ. 1304, 13º ANDAR CEP: 01311-200 SAO PAULO - SP F. BRASILEL CNPJ: 08.896.947/0001-35 PHONE:55-11-3264.5629 FAX:55-11-3280.7552		<b>EXPORT REFERENCES</b> CVAPES16502		
<b>NOTIFY (NAME AND FULL ADDRESS)</b> SAME AS CONSIGNEE		<b>FORWARDING AGENT - REFERENCED (NAME AND FULL ADDRESS - FULL)</b> BENAVICO NINGBO SHIPING CO.,LTD		
<b>PREPACKAGE BY (Modi/T)</b> PLACE OF RECEIPT BY PRECARRIER (T) NINGBO, CHINA		<b>POINT AND COUNTRY OF ORIGIN OF GOODS</b>  <b>DOMESTIC ROUTING / EXPORT INSTRUCTIONS / ONWARD INLAND ROUTING</b>  5832/09		
<b>PORT OF LOADING</b> NINGBO, CHINA	<b>OCEAN VESSEL (Name/Type/Flag)</b> USRY LD6019AT/0000378			
<b>PORT OF DISCHARGE</b> ITAJAI, BRAZIL	<b>PLACE OF FINAL DELIVERY BY ENCARRIER (T)</b> ITAJAI, BRAZIL			

**PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER - CARRIER NOT RESPONSIBLE**

MARKS AND NUMBERS	NO OF PKGS. CNTRS.	DESCRIPTION OF PACKAGES AND GOODS	GROSS WEIGHT	MEASUREMENT
B.L. BSI09154426 SHN:R04924 QTY:1454 CY / C3 FCL/FCL TR:3,900.000KGS GR:23,380.000KGS M3:68.000CBM	1	TIGH TUBE 40' CONTAINER SAID TO CONTAIN 1458 CARTONS KEY WRENCH - NCM:9204 DOMINCES - NCM:9514 PLASTIC NAIL - NCM:2826 BRUSH SET - NCM:9603 BRUSH SET - NCM:3924 PAINTING BRUSH - NCM:9605 PAINTING BRUSH - NCM:3926 NAIL CLIPPER - NCM:8214 NVO SPOCKE BRWL - NCM:9906 SCREWDR - NCM:8214 SCREWDR - NCM:8529 TAPE PLANSIRE - NCM:9013 FLASHLIGHT - NCM:8513 TV ANTENNA - NCM:8529 KEY CHAIN FLASHLIGHT - NCM:8513	23,380.000KGS	68.000CBM

SHIPPER'S LOAD, STOW, COUNT AND SEALED  
FREIGHT COLLECT

Service Coverage CONTAINER YARD in NINGBO, CHINA CONTAINER YARD in ITAJAI (SANTA CRISTINA), BRAZIL CN/1031  
Continued on Appendix to B/L nr PBQ017661

SHIPPER'S DECLARED VALUE (IF NOT DECLARED DANGEROUSITY UNIT APPLIES AS PER CLAUSE 16)

TOTAL No. OF CONTAINERS OR PACKAGES RECEIVED BY THE CARRIER :	FREIGHT CHARGES	RATE	PREPAID	COLLECT	PAYABLE AT
The total of containers or packages shown in the TOTAL NO OF CONTAINERS OR PACKAGES RECEIVED BY THE CARRIER (except as may be indicated in the Remarks) shall be deemed to be the "PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER - CARRIER NOT RESPONSIBLE" and shall not constitute a receipt for the goods. The goods are received from the Shipper in apparent good order and condition except as otherwise indicated herein. Weight, measure, marks, numbers, quality, quantity, description, contents and other particulars are taken from the Bill of Lading as the Presentation (wherever applicable) is the Port of Discharge or the Place of Delivery (wherever applicable), on delivery and conditions thereof. PROVISION OF THE PARTICULARS AND CONDITIONS ON THE REVERSE SIDE HEREOF. THE CARRIER'S LIABILITY IS LIMITED BY THE TERMS AND CONDITIONS OF THE PROVISIONS AND CONDITIONS AS APPLICABLE IN ACCORDANCE WITH THE TERMS AND CONDITIONS ON THE REVERSE SIDE HEREOF.	OCEAN FREIGHT	/LN/USD		830.00PAV/BR TJ	
	EMERGENCY BUNKER SU/IN/USD			650.00PAV/BR TJ	
	SECURITY SURCHARGE /LN/USD			5.00PAV/BR TJ	
	PORT OF DISCHARGE H/LN/BRC			420.00PAV/BR TJ	
	DESTINATION SECURITY/LN/BRC			20.00PAV/BR TJ	
	TOTAL BRC		----	440.00	
	TOTAL USD		----	1,456.00	
	Date Issued	Ningbo, China			
	Date Issued	4/17/2009			

(\*) Applicable when used as indicated on bill of lading per clause 19 as the reverse hereof SHEET 1 of 2

Original 1/3

COMPANIA SUD AMERICANA DE VAPORES S.A.  
in China

中国宁波外轮代理有限公司  
China Ocean Shipping Agency, Ningbo

By: as Agents only for the Carrier

VERSION 27/03/01

FOLIO NBR.: FL 7306984

Figura 1 - Bill of Lading  
Fonte: Autoria própria.

## **5. Considerações Finais:**

Foi abordado conhecimento geral nas áreas de Direito Marítimo, Aduaneiro, Navegação e Portuário. Neste tópico foi exposto fatos históricos, conceitos e natureza jurídica. Onde observa-se que maioria dos doutrinadores tratam o Direito Marítimo e a Navegação como se fossem a mesma disciplina Aduaneira e Portuário que ainda, dependem do Direito Marítimo e outros ordenamentos jurídicos, abordou-se a responsabilidade civil no Transporte Marítimo, colacionando julgados que identificam a responsabilidade objetiva do causador das avarias.

Assim, caso mercadorias venham a sofrer avaria ou perda, caberá ao embarcador provar que o transportador as recebeu conforme tratado no conhecimento de embarque (B/L), que é o instrumento a prova e posse que o transportador recebeu a mercadoria para embarque.

Diante do exposto, constata-se ao tratar a responsabilidade nos Transportes Marítimos, o ordenamento jurídico brasileiro, a legislação que determina esses elementos estão elencadas no Código Comercial e no Decreto nº 19.473, de 1930. Tendo em vista que mencionada estão reguladas em leis na Convenção de Bruxelas de 1924, que é uma tentativa da unificação de certas regras sobre os conhecimentos de embarques como ratificações que ocorrem pelo país, além que, não há disciplina jurídica específica a matéria.

## 6. Referências Bibliográficas:

ANJOS, J. H.; GOMES, C. R. C. **Curso de Direito Marítimo**. Rio de Janeiro: Renovar, 1992. 343p.

CARLUCI, J. L. **Uma Introdução ao Direito Aduaneiro**. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2001. 510p.

CHERQUES, S. **Dicionário do Mar**. 1. ed. São Paulo: Globo, 1999. 554p.

COIMBRA, D. B. **O Conhecimento de Carga no Transporte Marítimo**. 4. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2004. 153p.

GILBERTONI, C. A. C. **Teoria e Prática do Direito Marítimo**. 2. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2005. 590p.

GOMES, C. R. C. **Direito Comercial Marítimo**. Rio de Janeiro: Rio, 1978. 940p.

LABATUT, E. N. **Teoria e Prática de Comércio Exterior**. 3. ed. São Paulo: Aduaneiras, 1989. 970p.

LACERDA, J. C. S. **Curso de Direito Privado da Navegação: Direito Marítimo**. 3. ed. Rio de Janeiro: Livraria Freitas Bastos, 1984. 1p.

MOURA, G. B. **Direito de Navegação em Comércio Exterior**. São Paulo: Aduaneiras, 1991. 426p.

NETO, I. C. **Responsabilidade do Estado por atos de seus agentes**. São Paulo: Atlas, 2000. 199p.

RAPHAEL, L. **Direito Marítimo**. São Paulo: Aduaneiras, 2004. 199p.

RODRIGUES, P. R. A. **Introdução aos Sistemas de Transporte no Brasil e à Logística Internacional**. 4. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2007. 180p.

SOSA, R. B. **Glossário de Aduana e Comercio Exterior**. São Paulo: Aduaneiras, 2000. 335p.

**TRINDADE, W. L. Compêndio de direito do trabalho marítimo, portuário e pesqueiro: contendo convenções internacionais, leis, decretos-leis, decretos, portarias e jurisprudência. Rio de Janeiro: Forense, 1983. 488p.**