

DIREITO MARÍTIMO: PROPOSTA DE CONTEÚDO PROGRAMÁTICO

Oswaldo Agripino de Castro Jr.*

Joana Stelzer**

RESUMO

O presente artigo objetiva apresentar para discussão uma proposta de conteúdo programático para oferta da disciplina Direito Marítimo no Curso de Mestrado em Ciência Jurídica. Nesse sentido, discorrerá sobre os aspectos introdutórios do Direito Marítimo, especialmente em face da sua relevância para o comércio exterior brasileiro, bem como sobre os organismos que possuem influência no Direito Marítimo. Ressalte-se ainda que, embora se trate de disciplina autônoma e essencial para o desenvolvimento brasileiro, é muito pouco difundida nos Cursos de Graduação e Pós-Graduação *stricto* e *lato sensu* no Brasil. Na primeira parte serão tratados o conceito, a origem e evolução, bem como seus principais fundamentos e características. Na segunda parte, serão abordados os organismos relevantes para a aplicação do Direito Marítimo no Brasil, quais sejam a *International Maritime Organization* - IMO e a Diretoria de Portos e Costas – DPC e na terceira parte será apresentada a proposta de conteúdo programático da disciplina.

PALAVRAS-CHAVE: DIREITO MARÍTIMO - ASPECTOS PRINCIPAIS - CONTEÚDO PROGRAMÁTICO.

ABSTRACT

This article aims to transmit a general overview of the Brazilian Maritime Law, especially because it is an essential legal discipline to the Brazilian foreign commerce.

* Doutor em Direito (Relações Internacionais) pelo CPGD-UFSC. Bacharel em Ciências Náuticas (CIAGA). Mestre em Teoria do Estado e Direito Constitucional (PUC/RJ). *Visiting Scholar na Stanford Law School* (2000) e Professor de Direito Marítimo do Mestrado em Ciência Jurídica da UNIVALI. Endereço eletrônico: agripino@adsadvogados.adv.br

** Doutora em Direito (Relações Internacionais) pelo CPGD-UFSC. Bacharel em Direito e Comércio Exterior. Coordenadora do Curso de Especialização em Direito Aduaneiro e Comércio Exterior da UNIVALI e Professora de Direito Internacional do Mestrado em Ciência Jurídica da UNIVALI. Endereço eletrônico joana@univali.br.

Although Maritime Law is an autonomous discipline, it is still not spread on Graduate and Undergraduate Law Courses in Brazil. In the first part the concept, origins and the evolution as well as the main aspects and characteristics. In the second part, the main international maritime organization – IMO - and the Brazilian Maritime Authority – DPC - will be treated. In the third part, a proposal of content of the discipline will be made.

KEYWORDS: MARITIME LAW - MAIN ASPECTS - PROPOSAL OF CONTENT OF THE DISCIPLINE.

Introdução.

A escolha do tema decorre da pouca difusão da disciplina Direito Marítimo nos cursos de graduação e pós-graduação no Brasil. Acrescente-se que a mesma é lecionada na linha de pesquisa Direito Internacional, Meio Ambiente e Atividade Portuária, criada em abril de 2005 pelo colegiado do Curso de Pós-Graduação em Ciência Jurídica da UNIVALI. No Brasil, mais de 95 % do transporte do comércio exterior é efetuado por navios, a maior parte de bandeira estrangeira, o que gera uma grande insegurança aos importadores e exportadores brasileiros que usam tais embarcações, especialmente em face do foro e lei aplicáveis aos contratos de comércio internacional, razão pela qual o Direito Marítimo tem grande relação do Direito Internacional Privado e o Direito Internacional Público.

Cabe mencionar que o Direito Marítimo, como disciplina autônoma do Direito, é relevante para a segurança jurídica da atividade aquaviária de um país continental, com cerca de 8.500 km de litoral, embora, em face da pouca difusão da mesma, deixa-a restrita a um pequeno grupo de operadores do direito.

1. Direito Marítimo e seus Princípios

1.1. Origens e evolução

As fontes do Direito Marítimo estão na Constituição Federal, na ordem econômica, e na legislação infraconstitucional, principalmente leis ordinárias, tratados ratificados pelo Brasil e atos normativos da Diretoria de Portos e Costas, adiante abordadas. O Direito Marítimo e o Direito da 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. Tais viagens eram aventuras marítimas, baseadas 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, pois em face da deficiência tecnológica, o mar era uma grande rota de perigo e de mortalidade, sendo muitos os casos nos quais as expedições não mais retornavam.¹

No Brasil, durante muito tempo 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 Filipe II de Portugal. Com a independência em 1822, setores do citado código 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 130 e 1832, e Comercial de 1850.² Vale ressaltar, que o Código Comercial, promulgado pela Lei n. 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 a 796, através de dez títulos.³⁴

¹ ANJOS & GOMES, 1992, p. 1-2.

² CASTRO JR, 2001, p. 104.

³ O Título IX – Do naufrágio e salvados – arts. 731 a 739, foi revogado pela Lei n. 7.542, de 26 de setembro de 1986.

⁴ Os títulos são os seguintes: I – Das embarcações; II – Dos proprietários, compartes e caixas de navios; III - Dos capitães e mestres de navio; IV – Do piloto e contramestre; V – Do ajuste e

1.2. Objeto e Natureza Jurídica

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,⁵ conceito esse limitado, por entendermos que é mais amplo, vez que inclui, o conjunto de regras jurídicas relativas à navegação aquaviária, englobando-se 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 a seu serviço.⁶

No Brasil, na prática do Direito Marítimo, apesar da pouca doutrina,⁷ há farta legislação a respeito que configura todo um corpo jurídico regulando o seu objeto. Mesmo assim, observava-se um certo preconceito em nomeá-lo como disciplina autônoma do Direito, inclusive 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 constitui originário colocou tal disciplina no patamar constitucional que lhe é devido, em face do art. 22, I, da Constituição de 1988,⁸ de forma que, desde então, inexistiu polêmica a respeito da sua existência ou autonomia.

Cabe discorrer 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

soldada de oficiais e gente da tripulação, seus direitos e obrigações; VI – Dos fretamentos; VII – Do contrato de dinheiro a risco ou câmbio marítimo; VIII – Dos seguros marítimos; X – Das arribadas forçadas; XI – Do dano causado por abalroação; XII – Do abandono e XIII – Das avarias.

⁵ RODIÈRE, 1982, p. 1.

⁶ SOSA, 2000, p. 126.

⁷ Sobre o tema, veja-se: CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de. (org). *Temas Atuais de Direito do Comércio Internacional*. Vol. I. Florianópolis: Editora da OAB/SC, 2004; CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de. (org). *Temas Atuais de Direito do Comércio Internacional*. Vol. II. Florianópolis: Editora da OAB/SC, 2005; MARTINS, Eliane Maria Octaviano. *Curso de Direito Marítimo*. v. 1. Barueri: Manole, 2004.

⁸ Art. 22. Compete privativamente à União, legislar sobre: I – direito civil, comercial, penal, processual, eleitoral, agrário, marítimo, aeronáutico, espacial e do trabalho;

de natureza mista, enquanto o Direito da Navegação, que pode ser aérea e marítima, 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.

Por sua vez, no Direito Marítimo, pelo fato de ser mais abrangente, há normas de ordem pública e privada, onde se aplicam os preceitos do Direito da Navegação acrescidos dos institutos do direito privado, especialmente do Direito Comercial e Direito Civil, dentre as quais a onerosidade, a simplicidade, a mutabilidade, a igualdade das partes, em caso de não ser relação de consumo, e a codificação.⁹

Deve-se, portanto, um maior comprometimento dos publicistas brasileiros com a construção de uma teoria constitucional e administrativa do Direito Marítimo, especialmente em face do papel que a Agência Nacional de Transporte Aquaviário terá no setor, por meio de estudo dos modelos norte-americano, 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,¹⁰ e italiano, em face da experiência com a regulação econômica em país de sistema romano-germânico, como contribuição relevante ao processo.

1.3. Autonomia do Direito Marítimo

Equivocadamente, a doutrina majoritária brasileira trata de forma idêntica o Direito Marítimo e o Direito da Navegação, como se fossem a mesma disciplina, gerando grande confusão, vez que, como mencionado, o Direito Marítimo, é mais abrangente, pois regula o transporte de coisas ou pessoas, feito pelas vias marítimas em

⁹ ANJOS & GOMES, 1992, p. 5.

¹⁰ SAMPAIO, 2002, p. 439.

todas as suas peculiaridades. Assim, o primeiro tem como objeto o segurança do transporte aquaviário, tendo na Lei de Segurança de Transporte Aquaviário, a sua principal fonte de direito. Por sua vez, o Direito da Navegação seja autônomo ou independente em vários países, como por exemplo, a Itália, onde já vigora o *Codice della Navigazione*, e a Lei da Navegação na Argentina, não houve ainda a codificação de tal disciplina nem a garantia da sua autonomia na Constituição Federal de 1988, tal como se deu com o Direito Marítimo, no art. 22, I, já citado.

Vale ressaltar que o constituinte originário, contribui sobremaneira para a confusão entre Direito Marítimo e Direito da Navegação, pois se refere diretamente à navegação aérea e indiretamente à navegação marítima, em vários dispositivos na Constituição Federal de 1988.¹¹

1.4. Relação do Direito Marítimo com outros ramos do Direito e do conhecimento

Pode-se dizer, que o Direito Marítimo, em face da complexidade do transporte marítimo e necessidade de uniformização de regras internacionais entre os países que usam tal meio de transporte, especialmente as editadas pelos organismos internacionais, é um dos ramos do direito que se relaciona com a maior quantidade de outros ramos do direito.

Como observado, o Direito Marítimo tem sua base na Constituição Federal de 1988, conforme artigos acima mencionados, bem como sua autonomia, tal como dispõe o art. 22, I. Por sua vez, relaciona-se principalmente com o Direito Comercial, em face da sua regulamentação no Código Comercial de 1850, Parte Segunda ; com o Direito

¹¹ Art. 21 – Compete à União: XII – explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão: c) a navegação aérea, aeroespacial e a infra-estrutura aeroportuária ; d) os serviços de transporte ferroviário e aquaviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado ou Território ; f) os portos marítimos, fluviais e lacustres ; XXII – executar os serviços de polícia marítima, aeroportuária e de fronteiras ; Art. 177 – Constituem monopólio da União: IV – o transporte marítimo do petróleo bruto de origem nacional ou de derivados básicos do petróleo produzidos no Brasil, bem assim o transporte, por meio de conduto, de petróleo bruto, seus derivados e gás natural de qualquer origem ; Art. 178 – A lei disporá sobre a ordenação dos transportes aéreo, aquático e terrestre, devendo, quanto à ordenação do transporte internacional, observar os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade. Parágrafo único. Na ordenação do transporte aquático, a lei estabelecerá as condições em que o transporte de mercadorias na cabotagem e a navegação interior poderão ser feitos por embarcações estrangeiras.

Civil, pelo Código Civil, na parte que trata dos contratos de transportes; com o Direito de Defesa do Consumidor, especialmente pela relação de consumo entre prestadores de serviços e fornecedores de produtos que se relacionam na indústria da navegação, bem como ações coletivas especialmente por dano ambiental causado por poluição marítima.

Além disso, relaciona-se com o Direito Aduaneiro, pela fiscalização que a Receita Federal exerce no comércio exterior; Direito Portuário,¹² vez que o porto é local onde as mercadorias são embarcadas; com o Direito Administrativo, em decorrência da legislação editada pelos diversos órgãos do Poder Executivo, especialmente Comando da Marinha; com o Direito Internacional Público, pela grande quantidade de tratados e convenções, principalmente aqueles editados pela *International Maritime Organization*; com o Direito Internacional Privado, pela complexidade dos conflitos envolvendo contratos de transportes e nacionalidades diversas das partes envolvidas ; com o Direito Ambiental, pelo transporte ocorrer em meio aquaviário ; dentre outros ramos do direito.

Pode-se, ainda, citar muitos outros ramos de Direito, como o Direito Penal, Direito Ambiental, Direito Tributário, Direito Comparado,¹³ Direito da Integração, bem como outros ramos do conhecimento, como a Astronomia, Meteorologia, Engenharia Naval, Economia e Relações Internacionais, dentre várias. Além disso, cabe acrescentar que, para atuar no Direito Marítimo é relevante o conhecimento de inglês e terminologia náutica,¹⁴ o que não é possível abordar nesse artigo introdutório.

1.5. Fontes do Direito Marítimo

¹² Acerca do tema, ver: NETO, Arnaldo Bastos Santos; VENTILARI, Paulo Sérgio Xavier. *O Trabalho Portuário e a Modernização dos Portos*. Curitiba: Juruá, 2000.

¹³ Sobre o tema, com a prática da comparação com o modelo de sistema judicial norte-americano, numa perspectiva desenvolvimentista, ver: CASTRO JR., Osvaldo Agripino de. *Teoria e Prática do Direito Comparado e Desenvolvimento: Estados Unidos x Brasil*. Florianópolis: Fundação Boiteux, IBRADD, Unigranrio, 2002, 555 p.

¹⁴ Acerca da terminologia náutica, ver: CASTRO JR., Osvaldo Agripino de. Introdução ao Direito Marítimo. In: CASTRO JR., Osvaldo Agripino de. *Temas Atuais de Direito do Comércio Internacional*. vol. I. Florianópolis: Editora da OAB/SC, 2004, p. 101-112; COLLYER, Marcos A. ; COLLYER, Wesley O. *Dicionário de Comércio Marítimo. Termos e abreviaturas usados no comércio internacional*. 3ª. Ed. Rio de Janeiro: Editora Lutécia, 2002.

Para evitar confusão entre as fontes de direito que atuam no ramo da navegação é relevante a abordagem conjunta do Direito Marítimo e do Direito da Navegação. Como visto, a natureza daquele é mista (público e privada) e do Direito da Navegação é pública e, embora haja forte identidade, deve-se ressaltar que esse direito, via de regra, tem como fontes as normas de origem pública interna e internacional, tal como as Convenções da IMO, tratadas no Capítulo 3, recepcionadas no âmbito interno como Decreto, depois de aprovadas pelo Congresso Nacional (art. 49, I, da CF/88) e ratificadas pelo Presidente da República (art. 84, VIII, da CF/88).

No Direito Marítimo, regido por normas de direito público, tal como as NORMAM's editadas pela Diretoria de Portos e Costas, e direito privado, como o Código Comercial e Código Civil. Nesse caso, as fontes que interessam a esse estudo, são as formais ou de conhecimento que, ao contrário das fontes materiais ou de produção, só interessam ao estudo da história, da sociologia ou de outras ciências. Isso ocorre, porque é através destas fontes que o direito se exterioriza, dando surgimento às fontes formais, sendo esse o modo pelo qual o direito se torna conhecido, sendo essas as fontes de conhecimento ou de direito positivo, sendo subdivididas da seguinte maneira :

Fontes formais ou de conhecimento : a) imediatas ou primárias: leis (conceituadas como todas as normas de direito positivo, não somente as editadas pelo Poder Legislativo, tratados, acordos e convenções internacionais, decretos-leis, decretos, regulamentos etc, e b) mediatas ou secundárias: costume, doutrina, jurisprudência e princípios gerais do direito.

De acordo com Anjos e Gomes, embora vários autores nacionais costumem inserir dentre as fontes formais do direito os contratos e as declarações unilaterais, o que é denominado por alguns internacionalistas, de atos unilaterais (protesto, notificação, declaração, promessa e renúncia), os mesmo não concordam, tendo em vista que se tratam de fontes de obrigações e não fontes de direito. Os contratos geram vínculo obrigacional entre as partes contratantes e os atos unilaterais, são atos jurídicos, cuja repercussão no mundo jurídico não a generalidade das normas, fontes formais de direito.¹⁵

¹⁵ ANJOS & GOMES, 1992, p. 11.

1.5.1. Fundamentos do Direito Marítimo brasileiro

A legislação de Direito Marítimo, como já observado, sofre grande influência de fontes internacionais, especialmente aquelas convenções editadas pela *International Maritime Organization*, cujas atividades serão abordadas adiantes, e dos usos e costumes do comércio internacional, por meio da *Lex Mercatoria*.

Como descrito anteriormente, pretende-se apresentar tão somente o Direito Marítimo e as normas principais, de maneira que, além do Código Comercial, Código Civil e da Constituição Federal e demais leis já citadas, muitas leis compõem o conjunto de normas do Direito Marítimo, dentre as quais: o Código de Processo Civil - Lei n. 5.869, de 11 de janeiro de 1973, artigo 1.218 dispõe sobre a matéria;¹⁶ a Lei n. 6.421/77 - Fixa as diretrizes para a proteção à utilização dos faróis, faroletes e demais sinais visuais de auxílio à navegação na costa brasileira ; a Lei n. 7.203/84 - Dispõe sobre a assistência e salvamento de embarcação, coisa ou bem em perigo no mar, nos portos e nas vias navegáveis interiores ; a Lei n. 7.273/84 - Dispõe sobre a Busca e Salvamento de Vida Humana em Perigo no Mar, nos Portos e nas Vias Navegáveis Interiores.

Acrescentem-se, ainda, a Lei n. 7.652/88, alterada pela Lei n. 9.774/98 - Dispõe sobre o Registro da Propriedade Marítima e dá outras providências; a Lei n. 7.661/88 - Institui o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro, e dá outras providências; a Lei n. 8.617/93 - Dispõe sobre o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva e a plataforma continental brasileiros, e dá outras providências; a Lei n. 8.630/93 - Lei dos Portos - Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências ; a Lei n. 9.432/97 – Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências ; a Lei n. 9.605/98 - Dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, e dá outras providências; a Lei n. 10.233/01 - Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de

¹⁶ O art. 1218 determina expressamente que "Continuam em vigor até serem incorporados nas leis especiais os procedimentos regulados pelo Decreto-lei nº 1.608, de 18 de setembro de 1939, concernentes: VIII - aos protestos formados a bordo (arts. 725 a 729); X - ao dinheiro a risco (arts. 754 e 755); XI - à vistoria de fazendas avariadas (Art. 756); XII - à apreensão de embarcações (arts. 757 a 761); XIII - à avaria a cargo do segurador (arts. 762 a 764); XIV - às avarias (arts. 765 a 768); XVI - às arribadas forçadas (arts. 772 a 775).

Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências.

Dentre os Decretos, podemos citar: Dec. 70.198/72 - Regulamenta o Decreto-lei n. 1.023, de 21 de outubro de 1969, que dispõe sobre a tarifa de utilização de Faróis, e dá outras providências ; Dec. n. 1.886/96 - Regulamenta disposições da Lei nº 8.630 (Lei dos Portos), de 25 de fevereiro de 1993, e dá outras providências ; Dec. n. 2.596/98 - Regulamenta a Lei nº 9.537 (LESTA), de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional ; Dec. n. 2.840/98 - Estabelece normas para operação de embarcações pesqueiras nas águas sob jurisdição brasileira e dá outras providências ; Dec. n. 2.869/98 - Regulamenta a cessão de águas públicas para exploração da aquicultura, e dá outras providências.

Nesse quadro, podem ser acrescentados: Dec. n. 3.179/99 - Dispõe sobre a especificação das sanções aplicáveis às condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, e dá outras providências ; Dec. n. 4.136/02 - Dispõe sobre a especificação das sanções aplicáveis às infrações às regras de prevenção, controle e fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional, prevista na Lei n. 9.966, de 28 de abril de 2000, e dá outras providências ; Dec. n. 4.122/02 - Aprova o Regulamento e o Quadro Demonstrativo dos Cargos Comissionados e dos Cargos Comissionados Técnicos da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, e dá outras providências e Dec. n. 4.406/02 - Estabelece diretrizes para a fiscalização em embarcações comerciais de turismo, seus passageiros e tripulantes

Há também outros Decretos Decretos-Leis, Convenções da Organização Internacional do Trabalho (OIT),¹⁷ portarias, instruções normativas e decisões

¹⁷ Decreto nº 89.822/84 - Convenção STCW-78 – Dispõe sobre a formação de marítimos e expedição de certificados; Decreto nº 1.398/37 - Convenção nº 16 – Exame médico de menores do Trabalho Marítimo; Convenção nº 21 – Inspeção dos emigrantes a bordo dos navios; Convenção nº 22 – Contrato de engajamento de marinheiros; Decreto nº 3.343/38 - Convenção nº 53 – Relativa ao mínimo de capacidade profissional dos capitães e oficiais da Marinha Mercante; Convenção nº 58 – Idade mínima do trabalho marítimo; Decreto nº 66.875/70 - Convenção nº 91 – Férias remuneradas de marítimos; Decreto nº 36.378/54 - Convenção nº 92 – Alojamento da Tripulação; Convenção nº 93 – Salário, Jornada e Tripulação; Decreto nº 58.825/66 - Convenção nº 108 – Documentos de Identificação de Marítimos; Convenção nº 113

normativas que afetam a atividade marítima, o setor de transportes marítimos e os imóveis da União, sendo relevante o conhecimento do Direito Administrativo e do Direito Civil para o seu entendimento.

Além dessa legislação, as normas editadas pela Diretoria de Portos e Costas, denominadas NORMAM, são muito relevantes para os que atuam no Direito Marítimo, vez que afetam diretamente o cotidiano dos aquaviários e da segurança da navegação.

2. Organismos do Direito Marítimo : A IMO e a DPC

2.1. A IMO

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.

Trata-se da mais importante organização marítima internacional que, do ponto de vista da Teoria das Relações Internacionais, revisitada por De Oliveira, pode ser denominada como de fins técnicos e científicos, com vocação universal, motivada pela cooperação entre os atores estatais e não estatais (organizações não governamentais, empresas de navegação etc) e setor de transportes marítimos, com autonomia jurídica para implementar as suas funções.¹⁸

– Exame médico dos pescadores; Convenção nº 125 – Certificado de capacidade dos pescadores; Decreto nº 2.420/97 - Convenção nº 126 – Alojamento a bordo dos navios de pesca; Convenção nº 134 – Segurança e Saúde no Trabalho – Marítimos. Prevenção em acidentes do trabalho. Aprovada pelo Decreto Legislativo nº 43 de 10/04/95, publicado no DOU em 13/04/95; Decreto nº 447, de 07/02/92 - Convenção nº 147 – Normas mínimas a serem observadas nos navios mercantes.

¹⁸ DE OLIVEIRA, 2001, p. 225-227.

Deve-se acrescentar que, no campo das relações internacionais, o século XX foi o século das grandes transformações, iniciadas sobremaneira com a Revolução Industrial do século XIX, em grande parte causado pela descoberta da máquina a vapor pelo escocês James Watt, que causou impacto na indústria da navegação com o navio a vapor. Século violento, pois suas guerras mataram mais seres humanos do que todos os séculos anteriores, foi também importante pelas grandes descobertas que nele ocorreram, o que fez com que a disciplina das Relações Internacionais assumisse maior importância e autonomia, especialmente em face do aumento da complexidade entre os atores internacionais, o que fez surgir novos paradigmas para a compreensão dessa complexidade.

Quanto aos paradigmas que nele atuaram, o idealista foi usado pelos internacionalistas para compreender o papel da Liga das Nações; o paradigma realista foi usado para analisar os países vencedores das I e II Guerra Mundiais, com seu renascimento na invasão do Iraque, passando pelos paradigmas dependente, dos anos 60, e interdependente que atualmente tem assumido maior importância para análise da complexa sociedade internacional e dos seus atores, inclusive dos que fazem parte e atuam em organismos internacionais como a IMO.

No século XX a Convenção da IMO entrou em vigor, em 1958, tendo a nova entidade reunido-se pela primeira vez 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.

Atualmente a IMO depende das contribuições dos seus países membros, calculadas com base na tonelagem da frota mercante de cada país.

Com sede em Londres e 300 funcionários, a IMO conta com um orçamento para o biênio 2006-2007 é de 49.730.300 libras esterlinas, o que é pequeno comparado à relevância da sua atuação e prevenção de riscos na atividade marítima mundial, evitando enormes prejuízos à comunidade internacional, especialmente os de natureza ambiental, tal como o derramamento de óleo do petroleiro *Exxon Valdez*, cujos danos passaram de 5 bilhões de dólares.¹⁹

A primeira tarefa da IMO foi adotar uma nova versão para a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), o mais importante dos tratados que regulamentam a segurança marítima, o que ocorreu em 1960, de modo que a entidade voltou a sua atenção para problemas como a facilitação do tráfego internacional, linhas de carga (loadlines) e transporte de produtos perigosos, enquanto o sistema de medida de tonelagem foi revisado. Embora a segurança fosse e ainda seja a mais importante responsabilidade da IMO, um novo problema começou a despontar : a poluição, tendo em vista o aumento da quantidade de petróleo transporte pelo mar e em grandes quantidades, especialmente, após o desastre do petroleiro *Torre Canyon*, em 1967, que derramou 120.000 toneladas de petróleo.

Em face disso, a IMO tomou várias medidas, dentre as quais a Convenção Internacional para Prevenção de Poluição de Navios, em 1973, modificada pelo Protocolo de 1978, chamada de MARPOL 73/78, e que abrange não somente poluição acidental e operacional de óleo, mas também a poluição de agentes químicos, mercadorias em embalagens, esgoto, lixo e poluição aérea. Além disso, a IMO lutou para estabelecer um sistema de indenização para as vítimas resultantes da poluição, tendo adotado dois tratados, em 1969 e 1971, emendados em 1992 e 2000, para aumentar os limites de indenização, que deu poderes às citadas vítimas de receberem tais quantias de modo mais rápido e simples, bem como desenvolveu outros instrumentos relativos à responsabilidade civil.²⁰

Os avanços tecnológicos vêm causando grande impacto na indústria da navegação, de modo que a IMO tem aproveitado tais fatos para descobrir oportunidades e melhorar o transporte e a segurança marítimos, tendo iniciado na década de 1970 a

¹⁹ IMO, 2006.

²⁰ IMO, 2003a.

regulamentação de um sistema mundial de busca e salvamento. Assim, estabeleceu a Organização Internacional de Satélite Móvel (IMSO), que melhorou sobremaneira as comunicações entre navios. Em 1992 o *Global Maritime Distress and Safety System* (GMDSS) começou a ser testado, e em fevereiro de 1999, iniciou as suas operações, de modo que uma embarcação em situação de perigo em qualquer lugar do mundo pode ser alcançada e ter assistência, mesmo se a tripulação não tem condição de transmitir a mensagem por rádio.

Diversas outras medidas foram introduzidas pela IMO, dentre as quais, segurança de containers, navios graneleiros e de transporte de gás liquefeito, bem como padrões de excelência para tripulantes, com a adoção de nova convenção (*International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*) para treinamento, certificação e vigilância, que entrou em vigor em 1978, com emendas em 1995 e 1997, que melhoraram sobremaneira os padrões dos marítimos. A partir de 1997, a IMO, pela primeira vez, teve poderes para fiscalizar as ações dos governos na implementação da citada convenção, de modo que, espera-se que tais exigências melhorem a segurança e a prevenção da poluição no futuro.

As relações internacionais com seus atores estatais e não estatais sofreram grande impacto como os ataques terroristas de 11 de setembro de 2001, fazendo com que a IMO renovasse o seu foco nos temas de segurança, com a criação de um regime de segurança para a navegação marítima internacional que entrará em vigor em julho de 2004. As várias medidas aprovadas em conferência diplomática de uma semana ocorrida em dezembro de 2002, foram relevantes para a comunidade internacional como um todo, em face do papel que o transporte marítimo possui no comércio internacional, e têm como objetivos reforçar a segurança no mar, evitar e reprimir atos terroristas contra navios mercantes.

Deve-se acrescentar que, em novembro do ano citado, a 22a. Sessão da Assembléia da IMO, decidiu que novas medidas relativas à proteção de navios e instalações portuárias seriam implementadas, de forma que os governos signatários da SOLAS 1974 se comprometeram a adotar tais medidas em dezembro de 2002. Dessa maneira nasceu o ISPS Code (Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias, que compõe o Capítulo XI-2 da SOLAS, que deve ser implantado

respeitando os direitos e garantias fundamentais dos trabalhadores marítimos e portuários, e cujos objetivos são: a) estabelecer regras internacionais envolvendo a cooperação e responsabilidade dos governos e das indústrias portuárias e marítimas; b) garantir a coleta e troca de informações relativas à proteção e c) prover métodos de avaliação dos níveis de proteção para permitir o desenvolvimento de planos e procedimentos que respondam às alterações nestes níveis e assegurem a implementação de medidas adequadas.²¹

Nesse contexto, a adoção de legislação marítima ainda é a maior preocupação da IMO, de modo que, 40 convenções e protocolos foram adotados pela organização, a maioria deles com emendas para mostrar que a IMO procura acompanhar as mudanças tecnológicas e atualizar-se em face das alterações que afetam o mundo da navegação.

Dessa maneira, como já mencionado, em face da necessidade de uniformização da legislação em nível mundial, objetivando facilitar o cumprimento e, conseqüentemente a fiscalização das normas pelas autoridades marítimas dos países membros da IMO, o Direito Marítimo tem grande quantidade de normas editadas por organismos internacionais, sendo a IMO aquela que mais regulamenta tal setor.

Assim sendo, vários instrumentos (convenções, protocolos, emendas e acordos) aprovados pelas Assembléias da IMO desde a sua criação em 1948, com o nome IMCO, o Brasil adota a maioria deles,²² quais sejam: IMO Convention (1948); IMO Amendments (1991); IMO Amendments (1993); Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS Convention 1974); SOLAS Protocolo de 1978; Load Lines Convention (1966); Convenção de Tonelagem (1969); COLREG Convention (1972); CSC Convention (1972); STCW Convention (1978); SAR Convention (1979); INMARSAT Convention (1976); INMARSAT OA (1946); INMARSAT Amendments 19994; Convenção de Facilitação (1965); MARPOL (1973/1978) (Anexos I/II); MARPOL (1973/1978) (Anexo III); MARPOL (1973/1978) (Anexo IV); MARPOL (1973/1978) (Anexos V); Convenção de Londres (1972); Convenção CLC (1969) e OPRC Convention (1996).

²¹ NETO, 2003, p. 76.

²² IMO, 2003b.

2.2. A Diretoria de Portos e Costas

A Diretoria de Portos e Costas (DPC), órgão da administração pública federal direta, é 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. 2º, 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; e 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.²³

Além da implementação, fiscalização e punição das várias normas marítimas já mencionadas, a DPC participa de foros internacionais visando a elaboração e aperfeiçoamento de convenções marítimas em vigor, tal como o Acordo Viña del Mar, vez que o Brasil é signatário do Acordo Latino-americano sobre o Controle pelo Estado do Porto. Tal nome decorre porque tal acordo foi realizado na cidade chilena de Viña del Mar, e está em vigor desde 5 de novembro de 1992, através da Rede Operativa de Cooperação Marítima Regional entre as Autoridades Marítimas da América do Sul, México e Panamá (ROCRAM) e tem como objetivo evitar navios abaixo do padrão

²³ Art. 4º - Em situação de conflito, crise, estado de sítio, estado de defesa, intervenção federal e em regimes especiais, cabem a DPC as tarefas concernentes a mobilização e a desmobilização que lhe forem atribuídas pelas Normas e Diretrizes referentes à Mobilização Marítima e as emanadas do Diretor-Geral de Navegação.

(*substandards*), que são um risco grande a todos que os operam e para a comunidade internacional.

Com tais exemplos, vislumbra-se a relevância que a Diretoria de Portos e Costas tem na atividade marítima brasileira, devendo-se, contudo, ressaltar que as suas atribuições na normatização de regras internacionais e na segurança do transporte aquaviário devem ser limitadas à observância dos ditames da Constituição Federal e das leis infraconstitucionais, devendo o abuso no exercício da sua atividade, ser combatido pelas vias administrativas e judiciais pelos operadores jurídicos na jurisdição nacional.

3. Proposta de Conteúdo Programático

A proposta adiante visa colaborar para o aperfeiçoamento da disciplina Direito Marítimo, especialmente porque pode obter contribuições em face da discussão no Grupo de Trabalho Direito e Negócios Internacionais. A proposta da disciplina Direito Marítimo, é que a mesma seja lecionada em trinta horas/aula e tenha dois créditos e tenha os seguintes objetivos e conteúdo programático: a) Objetivos Gerais: a.1) propiciar uma visão geral e crítica do Direito Marítimo, sob a ótica do Direito e Desenvolvimento e Análise Econômica do Direito; a.2) proporcionar aos alunos os instrumentos teórico-práticos para uma atuação com maior segurança jurídica na esfera dos transportes marítimos. Nesse quadro, os objetivos específicos são: questionar, após pesquisa, a lógica da contratação internacional feita pelas empresas de transporte marítimo no Brasil, revendo conceitos, e elaborando novas estratégias de contratação visando garantir os interesses das empresas brasileiras no comércio internacional. O conteúdo programático proposto é o seguinte: Módulo I - Direito Marítimo. 1. Conceitos básicos. 1.1. Direito Marítimo. 1.2. Terminologia náutica. 2. Direito Marítimo. 2.1. Origens e evolução. 2.2. Objeto e Natureza Jurídica. 2.3. Autonomia. 2.4. Relação do Direito Marítimo com outros ramos do Direito e do conhecimento. 2.5. Fontes do Direito Marítimo. 2.6. Entidades relevantes para o Direito Marítimo. 2.6.1. IMO. 2.6.2. DPC. 2.6.3. Tribunal Marítimo. Módulo II - Contratos no Direito Marítimo. 1. Hipoteca Naval. 2. Contrato de Transporte. Conhecimento de Embarque. 3. Contrato de afretamento. 4. Contrato de praticagem. 5. Contrato de trabalho da tripulação. 6.

Contrato do capitão do navio. Módulo III - As responsabilidades no Direito Marítimo. 1. Civil. 1.1. Contratual. 1.1.1. Conhecimento de Embarque. 1.1.2. *Demurrage*. 1.2. Extracontratual. 2. Penal. 3. Administrativa. 3.1. Atribuições da Autoridade Marítima. 3.2. Atribuições do Tribunal Marítimo. 3.2.1. Acidentes da Navegação. 3.2.2. Fatos da navegação. 4. Trabalhista.

Conclusão.

Como visto, na primeira parte, especialmente em face da história da origem e evolução do Direito Marítimo no mundo, e dos interesses marítimos históricos e amplos que atravessam a história do Brasil, uma vez que o mar foi a via de descobrimento brasileira, de sua colonização, de invasões, de consolidação da independência, de comércio e de agressões, além de arena de defesa da soberania em diversos episódios, inclusive em duas guerras mundiais, essa dificuldade inicial, torna-se oportunidade e desafio para o interessado adentrar-se nas especificidades do Direito Marítimo e colaborar para o desenvolvimento nacional, desobstruindo canais que não ajudam a efetividade das suas normas no domínio brasileiro.

Por sua vez, além das características históricas mencionadas, do ponto de vista econômico, quase todo o comércio exterior brasileiro é transportado por via marítima, o que significa, entre exportações e importações, algo em torno de cem bilhões de dólares por ano, sem contar o custo do próprio frete, que é cerca de seis bilhões de dólares anuais, quase o mesmo valor da receita obtida com toda a exportação de minério de ferro, soja e café, produtos de baixo valor agregado, e que precisam de tecnologia para a sua valorização. Ademais, 80% do petróleo nacional são extraídos do subsolo marinho, num total de mais de um milhão de barris/dia,²⁴ com aumento crescente da atividade marítima de off-shore, especialmente na Bacia de Campos e na cidade de Macaé, uma das cidades que mais crescem no Brasil.

As especificidades do Direito Marítimo, e o avanço tecnológico das atividades dos agentes que nele atuam, demandam uma atualização e revisão constante das normas que regulam esse forte segmento da indústria de serviços internacionais, cuja competição deve aumentar e criar dependências. Nesse quadro, surge o Direito Marítimo, disciplina

²⁴ BRASIL, 2003.

jurídica que regulamenta grande parte dessas atividades, e que demanda a uniformização em nível mundial das suas normas, o que é feito pela *IMO*, e implementado pela DPC no âmbito interno, desde que observado os interesses nacionais, o que foi demonstrado, em linhas gerais, na segunda parte.

Além das particularidades do Direito Marítimo discorridas no presente artigo, deve-se acrescentar que a difusão do Direito Marítimo nos cursos de graduação e pós-graduação dos setores relacionados ao meio ambiente e comércio exterior, numa perspectiva voltada para o desenvolvimento, é condição necessária, embora não suficiente, para o Brasil ingressar no comércio internacional com maior segurança jurídica para os seus importadores e exportadores.

Ressalte-se ainda, que a preservação do meio ambiente em face da legislação aplicada, é também um dos objetos do Direito Marítimo, tudo isso, aliado à desburocratização do setor de comércio exterior e eficiência do sistema judicial,²⁵ dentre outros fatores, colaboram efetivamente para a criação de um ambiente institucional que concretiza o sonho dos empreendedores nacionais de ter uma economia doméstica inserida num mercado mundial que viabilize o crescimento econômico almejado, combustível essencial para o desenvolvimento social e sustentado, com melhor qualidade de vida para os brasileiros. Nesse quadro, o conhecimento do Direito Marítimo pode fazer uma grande diferença quando se trata de defender os interesses econômicos das imensas riquezas que saem do mar e dos rios brasileiros, como o petróleo e por meio da pesca, e pelo mar, através do transporte marítimo, especialmente nas regiões que têm grande vocação marítima, como aquelas onde se situam portos e frotas pesqueiras.

Referências:

ANJOS, José Haroldo dos; GOMES, Carlos Rubens Caminha. *Curso de Direito Marítimo*. Rio de Janeiro: Renovar, 1992.

²⁵ CASTRO JR., 2002, p. 114-121; 426-452.

BRASIL. Comando da Marinha. O Brasil e o Mar. Disponível em: <http://mar.mil.Br/brmar.htm>. Acesso em: 17 dez. 2003.

CASTRO JR, Osvaldo Agripino de. *Introdução à História do Direito: Estados Unidos X Brasil*. Florianópolis: IBRADD, CESUSC, 2001.

_____. *Teoria e Prática do Direito Comparado e Desenvolvimento: Estados Unidos x Brasil*. Florianópolis: Fundação Boiteux, IBRADD, Unigranrio, 2002.

DE OLIVEIRA, Odete Maria. *Relações Internacionais. Estudos Introdutórios*. Curitiba: Juruá, 2003.

IMO. International Maritime Organization. Frequently Asked Questions. Disponível em: <http://www.imo.org/home.asp>. Acesso em: 15 jun 2006.

IMO. International Maritime Organization. Status of Conventions – Complete List. Disponível em: http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D8253/status.xls. Acesso em: 31 out. 2003a.

IMO. Internacional Maritime Organization. Introduction. Disponível em: http://www.imo.org/About/mainframe.asp?topic_id=3. Acesso em: 12 dez. 2003b.

NETO, Jonathas Teixeira. O que muda com o ISPS Code. In: *Unificar. Revista do Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante*. n. 17. Rio de Janeiro: SINDMAR, 2003, p. 76-77.

RODIÈRE, René. *Droit Maritime*. Paris: Dalloz, 1982.

SAMPAIO, José Adércio Leite. *A Constituição Reinventada pela Jurisdição Constitucional*. Belo Horizonte: Del Rey, 2002.

SOSA, Roosevelt Baldomir. *Glossário de Aduana e Comércio Exterior*. São Paulo: Aduaneiras, 2000.

