

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA – PUC SP
PÓS-GRADUAÇÃO EM DIREITO INTERNACIONAL

GUARACY DO NASCIMENTO MORAES

**DIREITO MARÍTIMO INTERNACIONAL E OS CONTRATOS DE
AFRETAMENTO MARÍTIMO DE NAVIOS MERCANTES**

São Paulo

2014

GUARACY DO NASCIMENTO MORAES

**DIREITO MARÍTIMO INTERNACIONAL E OS CONTRATOS DE
AFRETAMENTO MARÍTIMO DE NAVIOS MERCANTES**

Monografia apresentada a Coordenadoria Geral de Especialização, Aperfeiçoamento e Extensão da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, como requisito para a obtenção do título de Especialista em Direito Internacional, sob orientação do Prof. Ms. Henrique A. Torreira de Mattos.

São Paulo

2014

MORAES, Guaracy do Nascimento. **C. Direito Marítimo Internacional e os contratos de afretamento marítimo de navios mercantes.** Monografia apresentada a Coordenadoria Geral de Especialização, Aperfeiçoamento e Extensão da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, como requisito para a obtenção do título de Especialista em Direito Internacional, sob orientação do Prof. Ms. Henrique A. Torreira de Mattos.

São Paulo, _____ de _____ de 2014.

Banca Examinadora:

Julgamento: _____ Assinatura: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Direito Internacional público e privado: Quadro comparativo.....	14
Tabela 2: Fontes materiais e fontes formais.....	15
Tabela 3: Diferenças dos contratos de afretamento.....	58

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Navio de carga geral.....	46
Figura 2: Navio porta contêiner.....	46
Figura 3: Navio roll-on-roll-off.....	47
Figura 4: Navio frigorífico.....	47
Figura 5: Navios graneleiros.....	48
Figura 6: Navio tanque.....	48
Figura 7: Navio porta-barcaça.....	49

AGRADECIMENTOS

Em primeiro gostaria de agradecer a Deus pelo privilégio e oportunidade os quais me foram dados.

Ao Prof. Ms. Henrique Araújo Torreira Mattos pela ajuda, simpatia, dedicação, confiança e disposição para dar assistência para a conclusão deste trabalho.

A todo o corpo docente do Programa de Pós-graduação em Direito Internacional da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo pela dedicação, profissionalismo, sabedoria e entusiasmo em ministrar aulas dinâmicas e engrandecedoras.

Aos amigos que fiz durante os dois anos de curso, pela ajuda, carinho, apoio, disposição, companheirismo e confiança.

À minha família, aos meus pais, meus avós e irmã pela base sólida que me foi concedida todos estes anos, pelo carinho e pela ajuda para a conclusão com êxito de mais uma etapa da minha vida.

À minha noiva, pela compreensão, pela ajuda e por estar sempre presente.

RESUMO

A presente pesquisa apresenta um estudo em torno do exame teórico sobre o Direito Marítimo Internacional e qual a sua influência para a negociação de contratos de afretamento marítimo. Tendo como base que as trocas comerciais internacionais crescem a cada ano, portanto, é necessária uma maior regulamentação e coordenação do transporte marítimo internacional e uma dessas ferramentas é o contrato de afretamento marítimo. Esse contrato bipolar é formado entre armador e afretamento, na qual o afretador visa usufruir de um navio pertencente ao armador para poder explorar comercialmente a navegação mercantil. O objetivo principal deste trabalho é demonstrar - por meio do estudo sobre as fontes de Direito Internacional, da conceituação e análise histórica do Direito Marítimo Internacional e da demonstração do papel dos personagens de Direito Marítimo na esfera internacional - quais as principais características, tipos e problemas dos contratos de afretamento marítimo, uma vez que o principal meio de transporte utilizado no comércio internacional é o marítimo.

Palavras-chave: Direito Marítimo Internacional, Contrato de afretamento marítimo, Navegação mercantil.

ABSTRACT

This essay presents a study surrounding the examination about the International Maritime Law and which is its influence to the negotiation of maritime charter contracts. Based on the fact that the international trade grows every year, therefore, it is necessary to best regulate and coordinate the international maritime transport and one of these tools is the maritime charter contract. This bipolar contract is made between the owner and the charter, in which the charter aims to use a vessel that belongs to the owner in order to commercially explore the merchant shipping industry. The main goal of this research is to demonstrate – by the study over the fonts of International Law, the concept and historical analysis of the International Maritime Law and the demonstration of the role of the Maritime Law’s actors in the international scenario – which are the main technical features, types and problems of the maritime charter contracts, since the shipping industry is the main transportation to the international trade.

Keywords: International Maritime Law, maritime charter contract, merchant shipping industry.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	09
1. DIREITO INTERNACIONAL: CONCEITOS E FONTES.....	12
2. DIREITO MARÍTIMO	20
2.1. Aspectos conceituais.....	20
2.2. Classificação do Direito Marítimo.....	21
2.3. Domínio público internacional e o Direito do mar.....	25
2.4. Evolução histórica	29
3. OS ATORES DO DIREITO MARÍTIMO CONTEMPORÂNEO	32
3.1. A Organização Marítima Internacional.....	32
3.2. Os <i>incoterms</i>	38
3.3. Os personagens do Direito Marítimo privado.....	39
3.4. Navios mercantes.....	45
<u>3.4.1. Navios de carga geral</u>	<u>45</u>
<u>3.4.2. Navios porta-contêineres</u>	<u>46</u>
<u>3.4.3. Navios Roll-On-Roll-Off.....</u>	<u>46</u>
<u>3.4.4. Navios frigoríficos.....</u>	<u>47</u>
<u>3.4.5. Navios graneleiros</u>	<u>47</u>
<u>3.4.6. Navios tanques</u>	<u>48</u>
<u>3.4.7. Navios porta-barcaça</u>	<u>48</u>
3.5. Navios de linhas regulares (<i>liners</i>).....	49
3.6. Navios de linhas não regulares (<i>tramps</i>)	49
4. O contrato de afretamento marítimo	51
4.1. Natureza do contrato de afretamento.....	51
4.2. Partes contratantes.....	54
4.3. Tipos de contrato de afretamento	56
4.4. Sinistros marítimos	59
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	65
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	67
ANEXO 1 – OS <i>INCOTERMS</i> 2010	75
ANEXO 2 – CONHECIMENTO DE EMBARQUE (<i>BILL OF LADING</i>).....	32
ANEXO 3 – CARTA PARTIDA (<i>CHARTER PARTY</i>).....	79

INTRODUÇÃO

O presente trabalho tem como objetivo analisar quem são e como atuam os principais personagens do Direito Marítimo Internacional e também, como são formados os contratos de afretamento marítimo, tendo como base os princípios, a dinâmica e a natureza do Direito Marítimo. O foco da pesquisa são os navios mercantes, ou seja, oferecidos para transportar grande ou pequena quantidade de mercadorias em qualquer parte do mundo.

Além disso, também serão abordadas questões relacionadas aos contratos de afretamento marítimo de navios de linhas regulares, muito utilizados em navios porta-contêiner, que já possuem seu itinerário previamente determinado - também chamados de navios *liners*. E também dos navios de linhas não regulares, que não possuem rotas pré-estabelecidas e vão para onde há carga disponível para embarque e transporte, também são chamados de navios *tramps*.

No decorrer do estudo serão abordados conceitos de Direito Marítimo e a sua evolução histórica e sobre a sua importância para o transporte e comércio de mercadorias e pessoas. Ademais a esse contexto, o Direito Marítimo é dividido pelo interesse público e privado, sendo o primeiro responsável por regulamentar questões de navegação marítima e determinar normas sobre o controle da poluição dos mares e o segundo é responsável por regular as questões do comércio marítimo internacional.

Devido a grande dinâmica e crescimento do modal marítimo, foi necessária a criação de um organismo de importância internacional para normatizar as regras da navegação marítima internacional e controlá-las que é a Organização Marítima Internacional (OMI). Os *Incoterms* também possuem papel importante nessa dinâmica, pois são utilizados em trocas comerciais e são eles que determinarão os direitos e obrigações de comprador e vendedor nos contratos de compra e venda internacionais. Outros fatores importantes são os conceitos dos principais personagens do Direito Marítimo e de navios tanto de linhas regulares como não regulares.

Já em relação ao contrato de afretamento serão estudadas a negociação, partes contratuais, tipos de contratos e responsabilidades contratuais. Pretende-se analisar questões relacionadas com o funcionamento do afretamento marítimo, tendo como quesitos o princípio do *pacta sunt servanda* no contrato, as partes e o que cabe a cada uma delas e, quando em casos de avarias do navio ou da carga, o que será feito e de quem é a responsabilidade. Contudo pretende-se ainda:

- Analisar o princípio do afretamento marítimo e a sua evolução devido ao aumento do comércio internacional de bens;
- Discutir sobre os contratos de afretamento marítimo;
- Identificar quais são as partes contratuais e as suas responsabilidades e ações dentro da negociação, inclusive os terceiros;
- Discutir quais as obrigações das partes caso ocorra avarias no navio ou na carga, e/ou problemas de qualquer natureza.

O estudo do tema é de extrema relevância por diversos motivos. Primeiramente há uma escassez de estudos acadêmicos sobre a temática de afretamento marítimo. Em contramão, na atualidade há uma grande utilização do transporte marítimo. Castro Júnior¹ afirma que “O globo terrestre possui 27 % da superfície do globo formada por continente e 73 % de espaços marítimos, o que faz com que cerca de mais de 90 % das mercadorias sejam transportadas pelo mar”. A utilização do mar como meio de transporte de pessoas e cargas ocorre desde a Antiguidade, foi desenvolvida durante a exploração das colônias do Continente Americano e expandida nas Grandes Navegações.

É importante frisar que a utilização do meio marítimo para o transporte de mercadoria vem aumentando consideravelmente no Brasil devido ao crescimento do comércio de mercadorias. Segundo Barros et al² a receita de exportações do agronegócio do Brasil foi de US\$ 101,5 bilhões, no ano de 2013, valor que é 4% superior ao do ano anterior e novo recorde. É esperado que nos próximos anos haja maior investimento nos portos brasileiros e, conseqüentemente, um crescimento significativo na movimentação de cargas nos portos brasileiros.

No Brasil há normas e leis que regulam as diretrizes de Direito Marítimo, elas estão presentes no Código comercial brasileiro, nos artigos 457 a 796. Estão presentes

¹ CASTRO JÚNIOR, Osvaldo Agripino. **Principais Aspectos do Direito Marítimo e sua Relação com a Lex Mercatoria e Lex Marítima**. Sequência (UFSC), v. 31, p. 198.

² BARROS, Geraldo S. C.; ADAMI, Andréia C. O.; ZANDONÁ, Nicole F. **Faturamento e volume exportado do agronegócio brasileiro são recordes em 2013**. Centro de Estudos Avançados em Economia Aplicada - ESALQ/USP. 2014, p.01. Disponível em <<http://cepea.esalq.usp.br/macro>> Acesso em 26 de abril de 2014

também as diretrizes referentes ao fretamento marítimo, nos artigos 566 a 632, onde normatiza o que é o fretamento marítimo, quais os documentos necessários para realizá-lo, quais partes que participam dessa negociação e quais as responsabilidades de cada uma.

O Direito Marítimo:

(...) como sofre grande influência da economia internacional, é uma disciplina com forte grau de dinamismo e que, portanto, requer um processo constante de atualização. Além disso, há uma preocupação permanente em reconhecer o Direito Marítimo e sua relação com o Direito Regulatório do Transporte Aquaviário e da Atividade Portuária, como instrumentos importantes para a eficácia dos objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil.³

Devido ao grande aumento do comércio internacional e da globalização é necessário que os contratos de transporte marítimo cresçam e que possam suprir a grande quantidade de cargas que são comercializadas.

³ CASTRO JÚNIOR, Osvaldo Agripino. **Principais Aspectos do Direito Marítimo e sua Relação com a Lex Mercatoria e Lex Marítima**. Sequência (UFSC), v. 31, p. 196.

1. DIREITO INTERNACIONAL: CONCEITOS E FONTES

O Direito Internacional trata das normas que regem as relações externas de Estados nacionais e organizações internacionais. Ele é o conjunto de princípios que representam direitos e deveres perante a sociedade internacional.

Em relação ao conceito de Direito Internacional, Portela⁴ afirma que onde houver sociedade, é necessário que se estabeleçam normas a fim da regulamentação da convivência de seus membros. Nesse viés, o autor afirma que o Direito está também presente dentro da sociedade internacional “pautando as relações entre seus integrantes e visando, fundamentalmente, a permitir sua coexistência, no marco de determinados valores que os próprios atores internacionais decidiram resguardar.”

O desenvolvimento do Direito Internacional é um dos objetivos das Nações Unidas. A introdução da Carta das Nações Unidas define o objetivo de estabelecer condições sob as quais a justiça e o respeito às obrigações decorrentes de tratados e de outras fontes do Direito Internacional possam ser mantidos.

Seu domínio abrange uma ampla gama de questões de interesse internacional como os Direitos humanos, o desarmamento, a criminalidade internacional, os refugiados, a migração, problemas de nacionalidade, o tratamento dos prisioneiros, o uso da força e a conduta de guerra, entre outros. Ele também regula os bens comuns globais, como o meio ambiente, o desenvolvimento sustentável, as águas internacionais, o espaço sideral, as comunicações e o comércio mundial.⁵

O Direito Internacional estabelece as responsabilidades dos Estados, perante a lei, no tocante a sua conduta, tanto uns com os outros como também em relação ao tratamento dos cidadãos dentro das fronteiras.

⁴ PORTELA, Paulo Henrique Gonçalves. **Direito Internacional Público e Privado**. 4. ed. Salvador: Juspodivm, 2012, p. 48.

⁵ Citação retirada do site oficial da Organização das Nações Unidas. **A ONU e o direito internacional**. 2014. Disponível em <<http://www.onu.org.br/a-onu-em-acao/a-onu-e-o-direito-internacional/>> Acesso em 16 de abril de 2014

Segundo Gutier⁶, o Direito Internacional não é composto da mesma imposição existente na perspectiva interna dos Estados. Os princípios e normas são aceitos praticamente universalmente, refletindo sobre: Estados diferentes, entre Estados e nacionais de outros Estados, Nacionais de Estados diferentes e Estados e organismos internacionais.

Tradicionalmente o Direito Internacional tinha como objetivo apenas a redução da anarquia, ou seja, desordem, nas relações dentro da sociedade internacional, pois não há uma centralização do poder mundial superior a todos os Estados. Para Gutier⁷, o objeto do Direito Internacional, no primeiro momento, são os Estados, regendo a atividade interestatal. Entretanto, após a 2ª Guerra Mundial começaram a surgir as Organizações Internacionais, como a ONU, OMC, FMI, entre outras. Tais organizações começaram a ganhar personalidade Jurídica Internacional, atribuindo aos indivíduos capacidades postulatórias.

Portela⁸ afirma que nos dias atuais o objeto do Direito Internacional está centrado na maneira por quais os Estados, organizações internacionais e outros agentes almejam objetivos comuns, comumente ligados a questões universais, como proteção do meio ambiente e Direitos humanos, além dos interesses regionais.

O Direito Internacional público regula as questões jurídicas entre Estados e organizações internacionais. Já o Direito Internacional privado trata da aplicação de leis civis, comerciais ou penais de um Estado sobre particulares de outro Estado, ou seja, tem o objetivo de resolver os conflitos de leis no espaço.

⁶ GUTIER, Murillo Sapia. **Introdução ao Direito internacional público**. Uberaba: 2011, p. 05. Disponível em <<http://murillogutier.com.br/wp-content/uploads/2012/02/INTRODU%C3%87%C3%83O-AO-DIREITO-INTERNACIONAL-MURILLO-SAPIA-GUTIER.pdf>> Acesso em 18 de abril de 2014

⁷ Ibid., p. 06.

⁸ PORTELA, Paulo Henrique Gonçalves. **Direito Internacional Público e Privado**. 4. ed. Salvador: Juspodivm, 2012, p. 51.

Tabela 1: Direito Internacional público e privado: Quadro comparativo.

DIREITO INTERNACIONAL PÚBLICO	DIREITO INTERNACIONAL PRIVADO
Regulação da sociedade internacional	Regulação dos conflitos de leis no espaço
Disciplina direta das relações internacionais ou das relações internas de interesse internacional	Indicação da norma nacional aplicável a um conflito de leis no espaço
Normas de aplicação direta	Normas meramente indicativas do Direito aplicável
Regras estabelecidas em normas internacionais	Regras estabelecidas em normas internacionais ou internas
Regras de Direito Internacional público	Regras de Direito Internacional público ou interno

Fonte: PORTELA⁹

Antes de elencar sobre as fontes de Direito Internacional, é necessário expor sobre o conceito de fontes do Direito. As fontes do Direito são modos os quais as normas e regras de cunho jurídico obtêm sua origem.

Para Nunes apud Prado¹⁰ “fonte do Direito é o local de origem do Direito; é, na verdade, já o próprio Direito, mas saído do oculto e revelado ao mundo”.

As fontes do Direito podem ser divididas em materiais e formais. Para Portela¹¹, as fontes materiais são os acontecimentos que possuem extrema relevância e destaque e que necessitam da criação de ordenamentos jurídicos. Já as fontes formais são para identificar o modo como o Direito se manifesta.

⁹ PORTELA, Paulo Henrique Gonçalves. **Direito Internacional Público e Privado**. 4. ed. Salvador: Juspodivm, 2012, p. 62.

¹⁰ PRADO, Pablyne. **Fontes do Direito**. 2008, p. 02. Disponível em <<http://www.egov.ufsc.br/portal/sites/default/files/anexos/9875-9874-1-PB.pdf>> Acesso em 20 de abril de 2014

¹¹ PORTELA, op. cit, p. 73.

De acordo com Gutier¹², as fontes formais “são os atos estatais que regulamentam os fatos sociais. Indicam a forma como o Direito Positivo se desenvolve”. A tabela abaixo traz uma comparação teórica acerca das duas divisões.

Tabela 2: Fontes materiais e fontes formais.

FONTES MATERIAIS	FONTES FORMAIS
Elementos ou motivos que levam ao aparecimento das normas jurídicas	Formas de expressão dos valores resguardados pelo Direito
Fundamentos das normas, de cunho filosófico, sociológico, político, etc.	Processos de elaboração das normas

Fonte: PORTELA¹³

As fontes de Direito Internacional são formais e foram elencadas pelo Estatuto da Corte Internacional de Justiça, anexo da Carta das Nações Unidas de 1945, em seu artigo 38, que relata:

Artigo 38. 1. A Corte, cuja função é decidir de acordo com o direito internacional as controvérsias que lhe forem submetidas, aplicará:

- a) as convenções internacionais, quer gerais, quer especiais, que estabeleçam regras expressamente reconhecidas pelos Estados litigantes;
- b) o costume internacional, como prova de uma prática geral aceita como sendo o direito;
- c) os princípios gerais de direito reconhecidos pelas Nações civilizadas;
- d) sob ressalva da disposição do art. 59, as decisões judiciais e a doutrina dos publicistas mais qualificados das diferentes Nações, como meio auxiliar para a determinação das regras de direito.¹⁴

¹² GUTIER, Murillo Sapia. **Introdução ao Direito internacional público**. Uberaba: 2011, p. 11. Disponível em <<http://murillogutier.com.br/wp-content/uploads/2012/02/INTRODU%C3%87%C3%83O-AO-DIREITO-INTERNACIONAL-MURILLO-SAPIA-GUTIER.pdf>> Acesso em 18 de abril de 2014

¹³ PORTELA, Paulo Henrique Gonçalves. **Direito Internacional Público e Privado**. 4. ed. Salvador: Juspodivm, 2012, p. 74.

¹⁴ BRASIL. **Decreto nº 19.841, de 22 de outubro de 1945**. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/D19841.htm> Acesso em 28 de abril de 2014.

É possível verificar que, conforme exposto no artigo 38 do Estatuto da CIJ, as fontes de Direito Internacional são os tratados, o costume, os princípios gerais do Direito, a jurisprudência e a doutrina. Ademais, Portela¹⁵ afirma que “(...) por meio da expressão *ex aequo et bono*, o Estatuto da CIJ refere-se também à equidade como meio que pode determinar juridicamente a solução de conflitos envolvendo a interpretação e a aplicação do Direito Internacional.” Por equidade, o autor refere-se à concordância de todas as partes sobre uma determinada questão.

As fontes principais do Direito Internacional público são os tratados e fontes internacionais. Já do Direito Internacional privado é a legislação interna dos Estados. Ambas estão ligadas, pois regulam certos mecanismos relacionados à sociedade internacional.

Por fonte de Direito Internacional entendam-se os documentos ou pronunciamentos de que emanam Direitos e deveres das pessoas internacionais configurando os modos formais de constatação do Direito Internacional.¹⁶

Um tratado é a manifestação escrita da vontade dos Estados e Organizações Internacionais, sobre uma questão que possuem em comum. Gutier¹⁷ afirma que os tratados são “(...) as principais fontes do DIP e as mais aplicadas. Já que trazem maior segurança jurídica para as Relações Internacionais.”, porém a fonte do Direito Internacional hierarquicamente não é superior às outras.

De acordo com Accioly et al.¹⁸ os tratados são os atos jurídicos o qual a vontade de dois ou mais sujeitos de Direito Internacional é revelada.

Conforme o conceito abordado por Paulo Henrique Portela¹⁹ o costume internacional são os atos comuns, homogêneos e frequentes dos sujeitos de Direito Internacional.

¹⁵ PORTELA, Paulo Henrique Gonçalves. **Direito Internacional Público e Privado**. 4. ed. Salvador: Juspodivm, 2012, p. 76.

¹⁶ ACCIOLY, Hildebrando; SILVA, G.E.do Nascimento; CASELLA, Paulo Borba. **Manual de Direito Internacional Público**. 18ª Edição. Editora: Saraiva. São Paulo. 2010, p.140.

¹⁷ GUTIER, Murillo Sapia. **Introdução ao Direito internacional público**. Uberaba: 2011, p. 11. Disponível em <<http://murillogutier.com.br/wp-content/uploads/2012/02/INTRODU%C3%87%C3%83O-AO-DIREITO-INTERNACIONAL-MURILLO-SAPIA-GUTIER.pdf>> Acesso em 18 de abril de 2014

¹⁸ ACCIOLY, op. cit., p.152.

¹⁹ PORTELA, op.cit., p. 79.

Nasser²⁰ afirma que “o costume é fonte do Direito Internacional tão fundamental quanto misteriosa”, encontra-se em um paradigma entre o crescimento do Direito escrito e a evolução dessa fonte. Para que uma prática costumeira torne-se norma a parâmetros internacionais é necessário o requerimento de dois elementos: a prática generalizada e a *opinio juris*. A prática torna-se generalizada quando esta é constante, regular e homogênea, tanto na esfera internacional ou no âmbito interno, com reprodução externa.

De acordo com Portela²¹ o elemento subjetivo do costume internacional afirma que a prática generalizada deve ser juridicamente obrigatória. Assim como afirma Gutier²² “é a crença de que a prática é obrigatória nos termos do Direito, no plano jurídico”. Portanto, os costumes internacionais devem se basear numa combinação entre os atos generalizados e a imposição desses atos na esfera jurídica internacional.

É um equívoco confundir o termo generalização com unanimidade, uma vez que não é necessário que todos os Estados concordem que o ato em questão seja adotado como costume, mas sim uma grande maioria absoluta reconheça a sua obrigatoriedade. Por esse motivo há costumes de alcance internacional, regional ou bilateral.

Nesse sentido, o autor afirma que muitos doutrinadores discordam sobre o que deve ser adotado por Estados recentemente criados. A maioria desses doutrinadores defende que os novos Estados devem submeter-se a todos os Direitos e deveres já existentes na esfera internacional. Enquanto que a minoria deles compreende que esses Estados podem sentir-se violados por terem que se submeter a costumes pré-estabelecidos e que poderão ser contra a sua soberania e os seus princípios de Direitos humanos.

Accioly²³ explica que há muito divergência de doutrina sobre a efetividade dos princípios gerais do Direito como uma fonte do Direito Internacional, pois afirmam que se trata de costumes internacionais. Entretanto, os princípios gerais do Direito estão

²⁰ NASSER, Salem Hikmat. **Fontes e normas do direito internacional: um estudo sobre a soft law**. 1. ed. São Paulo: Atlas, 2005, p. 09.

²¹ PORTELA, Paulo Henrique Gonçalves. **Direito Internacional Público e Privado**. 4. ed. Salvador: Juspodivm, 2012, p. 79.

²² GUTIER, Murillo Sapia. **Introdução ao Direito internacional público**. Uberaba: 2011, p. 12. Disponível em <<http://murillogutier.com.br/wp-content/uploads/2012/02/INTRODU%C3%87%C3%83O-AO-DIREITO-INTERNACIONAL-MURILLO-SAPIA-GUTIER.pdf>> Acesso em 18 de abril de 2014

²³ ACCIOLY, Hildebrando; SILVA, G.E.do Nascimento; CASELLA, Paulo Borba. **Manual de Direito Internacional Público**. 18ª Edição. Editora: Saraiva. São Paulo. 2010, p.170.

elencados no artigo 38 do Estatuto da CIJ: “Os princípios gerais do Direito reconhecidos pelas nações civilizadas”.

Ademais, os princípios gerais do Direito são ordenamentos generalizados e intangíveis que amparam a maior parte dos sistemas jurídicos globais.

São exemplos de princípios gerais do Direito pertinentes ao Direito Internacional: o primado da proteção da dignidade da pessoa humana; o *pacta sunt servanda*; a boa-fé; o devido processo legal; a *res judicata* e a obrigação de reparação por parte de quem cause um dano.²⁴

A jurisprudência é o conjunto de decisões judiciais e são as decisões proferidas por órgãos internacionais de solução de controvérsias relativas à matéria de Direito Internacional. A jurisprudência internacional ainda é assunto polêmico no tocante a ser ou não fonte do Direito Internacional, pois ela é apenas uma fonte acessória, ou seja, somente auxilia na aplicação das regras jurídicas.

As decisões judiciais também provocam a criação da legislação, apesar de somente entre as partes do conflito, conforme enfatizado no artigo 59 do Estatuto da Corte Internacional de Justiça que alega “a decisão da Corte não é obrigatória senão para as partes em litígio e respeito ao caso alvo de decisão.”

Portela²⁵ afirma ainda que as doutrinas são os estudos, teses e pareceres dos juristas de Direito Internacional sobre as normas internacionais. Gutier²⁶ levanta também a questão de que a doutrina não é apenas baseada nos estudos de pessoa física, como também conferências, reuniões, foros, grupos de estudos da ONU e decisões de Tribunais Internacionais.

No passado as doutrinas foram de extrema importância para que o Direito Internacional fosse formado. Porém, nos dias atuais, as doutrinas são utilizadas para consulta e interpretação de normas jurídicas internacionais. Sintetizando esse conceito, Pereira apud Portela²⁷ afirma que o objeto da doutrina é “esmiuçar a matéria em seus

²⁴ PORTELA, Paulo Henrique Gonçalves. **Direito Internacional Público e Privado**. 4. ed. Salvador: Juspodivm, 2012, p. 83.

²⁵ Ibid., p. 82

²⁶ GUTIER, Murillo Sapia. **Introdução ao Direito internacional público**. Uberaba: 2011, p. 12. Disponível em <<http://murillogutier.com.br/wp-content/uploads/2012/02/INTRODU%C3%87%C3%83O-AO-DIREITO-INTERNACIONAL-MURILLO-SAPIA-GUTIER.pdf>> Acesso em 18 de abril de 2014

²⁷ PORTELA, Paulo Henrique Gonçalves. **Direito Internacional Público e Privado**. 4. ed. Salvador: Juspodivm, 2012, p. 83.

mais profundos e reservados recônditos, a fim de delinear seus institutos e conceitos, fixando os limites de sua aplicação e a maneira mais eficaz de fazê-lo”.

Nesse sentido, é possível abordar sobre quais são as fontes do Direito Marítimo. Segundo Gibertoni²⁸, as fontes que regulam o Direito Marítimo são regidas por normas conforme o Direito Internacional público e privado. No primeiro são por meio de leis, tratados, acordos internacionais, entre outros, e no segundo mediante costumes, jurisprudência, princípios gerais do Direito, entre outros.

De acordo com a autora “alguns autores ainda inserem dentre as fontes formais os contratos e declarações unilaterais”. Ademais, é de grande relevância observar que atos administrativos, tanto do Direito interno como internacional, também podem ser considerados como fontes do Direito Marítimo. Exemplo disso é o Código Comercial brasileiro dos artigos 457 a 796, que é a legislação que regula a matéria de Direito Marítimo no ordenamento jurídico brasileiro.

²⁸ GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e Prática do Direito Marítimo**. 2. Ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2005, p. 16.

2. DIREITO MARÍTIMO

2.1. Aspectos Conceituais

O mar desde a Antiguidade é o espaço mais utilizado tanto para a atividade mercantil, militar e de transporte. Segundo Eliane M. Otaviano Martins²⁹, o mar é o local onde o desenvolvimento econômico mundial obteve mais destaque, além de ser determinante para a sobrevivência e o poder das nações. Portanto, é necessário que haja uma regulação jurídica sobre o domínio marítimo, que é o Direito Marítimo.

O Direito Marítimo é a junção de regras de cunho jurídico que regula quaisquer práticas, que advenham da navegação, da utilização e exploração do mar e das águas interiores, sejam elas realizadas ou na superfície ou abaixo do mar. Já segundo Strenger apud Martins³⁰ o Direito Marítimo “é um complexo de instituições, categorias e regras escritas ou costumeiras autônomas, de caráter interdisciplinar, que nascem da navegação nos espaços marítimos, em todas as suas dimensões”.

É possível classificar o Direito Marítimo como direito misto, uma vez que aquele faz tanto referência ao Direito público quanto ao privado. Segundo Gibertoni³¹, o Direito de navegação; que é o ramo do Direito público, seja ele interno ou internacional; é responsável pelo tráfego marítimo e pela segurança da navegação. Já o Direito Marítimo é misto, pois regula questões de comércio internacional sejam elas na esfera pública, que envolve a participação dos Estados e Organizações internacionais, ou privada, que abrange a participação das empresas multinacionais e da indústria *shipping*.

Considerada a teoria clássica, a divisão do direito em público e privado, consiste no grau de generalidade da norma jurídica, nos termos da teoria de Hans Kelsen. Na esteira da exegese, a natureza jurídica do Direito Marítimo consubstancia-se em direito misto, tendo em vista não haver preponderância de interesse público ou privado.

²⁹ MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo Vol. I: Teoria Geral**. 4ª Edição. Barueri: Editora Manole, 2013, p. 01.

³⁰ Ibid., p. 05

³¹ GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e Prática do Direito Marítimo**. 2. Ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2005, p. 16.

Consectariamente, a tipificação do Direito Marítimo como Direito Marítimo enseja a distinção entre a esfera pública e privada.³²

A autora destaca ainda que o Direito Marítimo é um direito especial e autônomo. “As instituições de Direito Marítimo nascem dos usos e costumes; os preceitos são comentados por especialistas; as instituições são originariamente redigidas em língua vulgar, não em latim, e não é invocado o costume geral perante sua jurisdição especial dos tribunais de almirantado.”

Portanto, o Direito Marítimo é um ramo do direito que está inserido tanto no ramo do Direito público e privado, assim como está presente no Direito interno de alguns Estados e no internacional, uma vez que é o meio mais utilizado para o comércio internacional de mercadorias.

2.2. Classificação do Direito Marítimo

O Direito Marítimo pode ser considerado como ciência jurídica estudada tanto pelo Direito público como pelo privado, portanto, é uma ciência de natureza mista e mostra como as normas de Direito Marítimo são distribuídas:

a) normas de direito público marítimo, ou melhor, do Direito Marítimo administrativo e penal, compreendendo as normas relativas à Marinha Mercante, à Polícia dos Portos, à organização e ao funcionamento dos Tribunais Marítimos; b) normas de Direito Internacional marítimo público ou privado: as primeiras regulam a liberdade dos mares, o direito e as obrigações entre beligerantes e neutros, e as segundas ocupam-se em solucionar os conflitos de leis derivados da navegação marítima; c) normas de direito comercial marítimo ou de Direito Marítimo privado, ou ainda de direito civil marítimo, que são as que regem a armação e expedição de navios e as relações decorrentes dos fatos inerentes à navegação.³³

Sendo assim, é possível perceber que há uma interdisciplinaridade no ramo do Direito Marítimo, o qual é dividido em público e privado. O primeiro regula a liberdade

³² MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo Vol. I: Teoria Geral**. 4ª Edição. Barueri: Editora Manole, 2013, p. 06 e 07.

³³ *Ibid.*, p. 08

que os Estados têm em navegar nos mares e, o segundo refere-se às relações que regulam o mercado da navegação marítima.

De acordo com Martins³⁴, o Direito Marítimo público pode ser também subdividido em cinco ramos diferentes, mas correlatos; são eles: o Direito Internacional público marítimo, Direito do mar, Direito Internacional marítimo de exploração e produção de petróleo e gás, Direito Internacional marítimo ambiental e Direito Marítimo público interno.

O Direito Internacional público marítimo é o ramo do Direito Internacional que regula as normas de navegação marítima. Conforme a autora, “é o ramo que determina as normas que os Estados devem seguir em suas relações e as regras atinentes ao tráfego marítimo internacional”. Ainda nesse aspecto, é responsável por nortear a liberdade dos mares, a segurança da navegação em alto-mar e a proteção do meio-ambiente marinho.

Em termos gerais, o Direito do mar são as normas que regulam o bom uso do meio marítimo para diversos fins. Além do mais, atuam na precaução e resolução de divergências concernentes à delimitação fronteira e crescimento do território marítimo.

Ainda segundo Martins³⁵, o Direito Internacional marítimo de exploração e produção de petróleo e gás determina as regras no que concerne à exploração de petróleo e gás no mar. Essa questão torna-se bastante relevante nos dias atuais, uma vez que, conforme Gonçalves et. al.³⁶, remonta ao direito de propriedade e utilização dos recursos naturais do mar, consubstanciada pela Convenção de Montego Bay, de 1982.

O setor petrolífero tornou-se um espaço de oligopólio de megaempresas transnacionais que passaram a exercer poder desmedido, quase senhorial, sobre governos de países menos desenvolvidos, o que suscitou, não poucas vezes, conflitos e intervenções forâneas – estas e, geral sob o pálio da proteção diplomática.³⁷

³⁴ MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo Vol. I: Teoria Geral**. 4ª Edição. Barueri: Editora Manole, 2013, p. 09.

³⁵ Ibid., p. 12

³⁶ GONÇALVES, Alcindo; RODRIGUES, Gilberto M. A. **Direito do petróleo e gás: aspectos ambientais e internacionais**. Santos: Editora Universitária Leopoldianum, 2007, p. 105.

³⁷ Ibid., p. 106

Portanto, é necessário que a exploração de petróleo e gás seja regulada, não somente pelo viés econômico e político, mas também jurídico. É necessário criar regras ambientais que irão evitar os conflitos de empresas e Estados sobre a exploração de petróleo e gás.

Segundo Martins³⁸, o Direito Internacional marítimo ambiental é um ramo que regula as relações entre Estados em sentido de proteção e prevenção de malefícios contra o mar. Conforme Portela³⁹, a poluição do mar é controlada pelo mais importante tratado sobre o Direito do Mar, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, assinada em Montego Bay, em 1982.

Entretanto, esse não é o único tratado que regulamenta a poluição do mar. Há diversas convenções e acordos internacionais e regionais que concernem esse tema, dentre eles é possível elencar:

- I. Convenção Internacional para Prevenção de Poluição por Petróleo (Oilpol, 1954) e respectivas emendas;
- II. Convenção Internacional sobre Responsabilidade Cível em Danos Causados por Poluição por Óleo (*International Convention on Civil Liability for Bunker, Oil Pollution Damage*, conhecida como *Civil Liability Convention* – CLC/69);
- III. Convenção Internacional relativa à Intervenção em Alto-mar nos Casos de Baixas por Poluição por Óleo (1969) e respectivo protocolo (1979);
- IV. Convenção Internacional relativa ao Estabelecimento de um Fundo Internacional para Reparação de Danos por Poluição por Óleo (*Fund Convention*, 1971) e respectivas emendas;
- V. Convenção para a Prevenção de Poluição Marítima por Alijamentos de Navios e Aeronaves (1972), com emendas;
- VI. Convenção sobre Prevenção de Poluição Marinha por Alijamento de Resíduos e Outras Matérias (1972), com emendas;
- VII. Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição causada por Navios (Marpol, 1973) e respectivos protocolos;
- VIII. Convenção relativa à Poluição Marinha de Origem Telúrica (1974);
- IX. Convenção sobre Responsabilidade Civil por Dano Decorrente de Poluição por Óleo, Resultante de Exploração e Exploração de Recursos Minerais do Subsolo Marinho (1977);
- X. Convenção Internacional sobre Preparo, Responsabilidade e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo (OPCR/90);
- XI. Acordo para a Cooperação no Trato com a Poluição do Mar do Norte por Óleo (1969);

³⁸ MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo Vol. I: Teoria Geral**. 4ª Edição. Barueri: Editora Manole, 2013, p. 13.

³⁹ PORTELA, Paulo Henrique Gonçalves. **Direito Internacional Público e Privado**. 4. ed. Salvador: Juspodivm, 2012, p. 443.

- XII. Convenção para a Proteção do Mar Mediterrâneo contra Poluição (Barcelona, 1976) e protocolos;
- XIII. Convenção Regional do Kuwait para a Cooperação na Proteção do Meio Marinho contra a Poluição (Kuwait, 1978);
- XIV. Convenção sobre a Proteção do Mar Negro contra a Poluição (1992);
- XV. Convenção para a Proteção do Meio Ambiente Marinho do Atlântico Nordeste (1992);
- XVI. Convenção para a Proteção do Mar Negro contra a Poluição e respectivos protocolos;
- XVII. Convenção sobre a Plataforma Continental e a Convenção sobre o Alto-mar (1958);
- XVIII. Convenção relativa à Preservação da Confidencialidade de Dados Relativos a Áreas do Solo do Alto Mar (1986);
- XIX. Convenções relativas à pesca e conservação dos recursos vivos.⁴⁰

De acordo com Gibertoni⁴¹, de maneira geral, o Direito Marítimo Público Interno é o ramo do direito que contorna o Direito Marítimo administrativo, penal, processual, tributário e constitucional, dentro da jurisdição nacional do Estado.

A segunda classificação do Direito Marítimo é o seu ramo privado que suas normas, em termos gerais, asseguram as relações particulares em decorrência do comércio marítimo. Martins⁴² lista quatro fatores que regem as transações comerciais internacionais: 1. Usos e costumes do comércio internacional; 2. Contratos-tipo elaborados por entidades internacionais; 3. Poder de regulamentação de certos organismos internacionais (em essencial, as instituições especializadas da ONU) e 4. Mecanismos da jurisdição arbitral.

Para a autora há dois elementos que caracterizam a natureza *sui generis* do Direito Marítimo privado, que são a empresa e o elemento técnico. O primeiro elemento relata a ideia de explorar a navegação marítima para obter lucro e o segundo é a decorrência da utilização do navio como meio de transporte de pessoas e mercadorias. No direito empresarial marítimo, há relações jurídicas advindas da exploração comercial da navegação, que compreendem armação dos navios, seguros, fretamentos, riscos e quaisquer contratos relativos ao comércio marítimo.

⁴⁰ MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo Vol. I: Teoria Geral**. 4ª Edição. Barueri: Editora Manole, 2013, p. 13, 14 e 15.

⁴¹ GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e Prática do Direito Marítimo**. 2. Ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2005, p. 15.

⁴² MARTINS, op. cit., p. 17

O Direito Marítimo privado internacional regula as normas do comércio marítimo internacional e, além disso, os contratos de transporte, fretamento, seguro, rebocagem, assistência, praticagem, construção, compra e venda de navios. Há diversas convenções que regulam esse ramo do direito, dentre elas há:

- I. Convenção de Bruxelas sobre Abalroamento e Assistência Marítima (1910);
- II. Convenção Relativa à Responsabilidade Civil no Campo do Transporte Marítimo de Material Nuclear (1971);
- III. Convenção das Nações Unidas sobre as Condições para o Registro de Navios (1986);
- IV. Convenções Internacionais sobre o Salvamento (1989);
- V. Entre outras⁴³

O Direito Marítimo privado interno é responsável por regular os ramos acima elencados, porém, dentro dos limites jurídicos do Estado. No Brasil, é possível destacar as regras de Direito Marítimo que constam no Código Comercial (Lei n. 556/1850) e o Código Civil (Lei n. 10.406/2002).

2.3. Domínio Público Internacional e o Direito do Mar

Há algumas áreas do globo que não pertencem a nenhum Estado soberano, portanto, a sua administração é regida por regras do Direito Internacional. Essas áreas englobam o “domínio público internacional”. Segundo Rezek apud Portela⁴⁴, o domínio público internacional pode ser definido como “aqueles espaços cuja utilização suscita o interesse de mais de um Estado soberano – às vezes de toda a comunidade internacional – ainda quando sujeitos à incidência de determinada soberania”.

Até o momento os espaços que fazem parte desse grupo são o mar, o espaço aéreo, as zonas polares, o espaço extraterrestre e os rios internacionais. Conforme o autor todas essas áreas são de extrema importância para a comunidade internacional, pois envolvem questões quanto à preservação do meio ambiente, prevenção de desastres naturais, desenvolvimento da comunicação entre os Estados e do transporte de mercadorias e pessoas, assim fomentando o comércio internacional.

⁴³ MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo Vol. I: Teoria Geral**. 4ª Edição. Barueri: Editora Manole, 2013, p. 18.

⁴⁴ PORTELA, Paulo Henrique Gonçalves. **Direito Internacional Público e Privado**. 4. ed. Salvador: Juspodivm, 2012, p. 556.

Entretanto, o que é importante analisar é sobre a questão da utilização do espaço marítimo. Em relação a esse assunto, o Direito Internacional se preocupa com o bom uso dessa área. Segundo Martins⁴⁵, o direito do mar é o “conjunto de normas legais que regulam a utilização do mar, atuando na prevenção e solução de conflitos que delimitam as fronteiras e a extensão do domínio marítimo, bem como os respectivos direitos de soberania e jurisdição”.

O principal tratado que se refere ao mar é a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, assinada em 10 de dezembro de 1982, também chamada de Convenção de Montego Bay, entrou somente em vigor na comunidade internacional em 16 de novembro de 1994. Essa convenção foi de extrema importância para a regulação da utilização do espaço marítimo, tendo como preocupação também a preservação ambiental do mar.

A Convenção de Montego Bay, segundo Goyos⁴⁶, criou duas categorias que definem os direitos e deveres na esfera do espaço marítimo. A primeira categoria são o mar territorial, a zona contígua, plataforma continental e a zona econômica exclusiva; já a segunda categoria compreende o alto-mar.

De acordo com Portela⁴⁷ (2012, p. 558), o mar territorial é uma área adjacente ao território do Estado, sendo este subordinado à soberania do país. Conforme exposto no artigo 2º da Convenção de Montego Bay, a soberania estatal também compreende o espaço aéreo, o leito e o subsolo do mar territorial. O limite do mar territorial encontra-se nos artigos 3º a 7º da convenção, o qual afirma que não é permitido que o limite ultrapassasse doze milhas marítimas, a partir do ponto de base conforme a determinação da Convenção.

Ainda segundo o autor, o mar territorial faz parte do território do Estado costeiro e a Convenção de Montego Bay, nos artigos 17º a 26º, determinam que os navios e aeronaves tenham o direito de passagem inofensiva por essa área, porém somente visando atravessar essa área sem penetrar nas águas interiores do Estado.

⁴⁵ MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo Vol. I: Teoria Geral**. 4ª Edição. Barueri: Editora Manole, 2013, p. 10.

⁴⁶ GOYOS, Durval de Noronha. **A Convenção de Montego Bay sobre os espaços marítimos**. Última Estância, 2011. Disponível em <http://ultimainstancia.uol.com.br/conteudo/colunas/3131/a+convencao+de+montego+bay+sobre+os+espacos+maritimos.shtml> Acesso em 11 de maio de 2014

⁴⁷ PORTELA, Paulo Henrique Gonçalves. **Direito Internacional Público e Privado**. 4. ed. Salvador: Juspodivm, 2012, p. 558.

As normas referentes ao mar territorial já adentraram no ordenamento jurídico brasileiro, mais especificamente com a Lei 8.617/93⁴⁸, cujo artigo 1º indica que “o mar territorial brasileiro compreende uma faixa de doze milhas marítimas de largura, medidas a partir da linha de baixa-mar do litoral continental e insular, tal como indicada nas cartas náuticas de grande escala, reconhecidas oficialmente no Brasil”.

Segundo Portela⁴⁹ (2012, p. 560), a zona contígua é uma área de no máximo 24 milhas marítimas onde o Estado pode fiscalizar e tomar medidas necessárias sobre as questões aduaneiras, fiscais, de imigração e sanitárias no seu território ou mar territorial. No Brasil, esse conceito está presente no artigo 5º da Lei 8.617/93, que diz:

Art. 5º Na zona contígua, o Brasil poderá tomar as medidas de fiscalização necessárias para:
I - evitar as infrações às leis e aos regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários, no seu territórios, ou no seu mar territorial;
II - reprimir as infrações às leis e aos regulamentos, no seu território ou no seu mar territorial.⁵⁰

Ainda de acordo o autor, entende-se por plataforma continental as áreas que se estendem por até 200 milhas marítimas, incluindo também os leitos e os subsolos dos espaços submarinos, os quais servem para a exploração e aproveitamento dos recursos naturais pelo Estado. Essa regulamentação também se encontra na Convenção de Montego Bay, nos artigos 76º a 85º. A Lei 8.617/93 em seu artigo 6º relata que a área que compreende a plataforma continental possui uma extensão de 200 milhas marítimas.

A zona econômica exclusiva é uma área com máxima extensão de 200 milhas marítimas, cuja exploração e aproveitamento sejam para fins econômicos. Portela⁵¹ afirma ainda que “a jurisdição estatal abrange também a pesquisa científica marinha e a proteção e preservação do meio ambiente, bem como a construção, operação e uso de todos os tipos de ilhas artificiais, instalações e estruturas”. Entretanto, de acordo com o artigo 60 da Convenção de Montego Bay, o Estado não possui direitos de aplicação

⁴⁸ BRASIL. **Lei nº 8.617 de 04 de Janeiro de 1993**. Disponível em < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/18617.htm > Acesso em 01 de Maio de 2014.

⁴⁹ PORTELA, Paulo Henrique Gonçalves. **Direito Internacional Público e Privado**. 4. ed. Salvador: Juspodivm, 2012, p. 560.

⁵⁰ BRASIL, op. cit., Disponível em < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/18617.htm > Acesso em 01 de Maio de 2014.

⁵¹ PORTELA, op. cit., p. 561.

jurídica e regulamentação aduaneira, fiscal, de imigração, sanitária e de segurança na zona econômica exclusiva, exceto em relação às ilhas artificiais e instalações fixadas nessa área.

O alto mar é o espaço onde os Estados não podem impor a sua soberania e é de uso de toda a comunidade internacional. Sendo assim, nessa área há liberdade de sobrevoo, navegação, instalação de estruturas, pesca e pesquisa científica. Segundo Portela⁵², ainda que os Estados não imponham sua soberania nesse espaço, eles possuem algumas obrigações, dentre os quais “prestar assistência, impedir e punir o transporte de escravos, combater a pirataria e reprimir o tráfico ilícito de entorpecentes”, conforme está também determinado na Convenção de Montego Bay, em seus artigos 98 a 108.

Ainda em relação ao Direito do mar, há o conceito de rios internacionais, os quais são navegáveis por diversos Estados e explorados para fins econômicos e científicos. Existem dois tipos de rios internacionais: os sucessivos e contíguos. Os sucessivos passam por diversos Estados e os contíguos são os rios que fazem fronteira com dois ou mais países. Há ainda a possibilidade de um rio ser tanto sucessivo e contíguo, porém não há um tratado internacional que regule a questão, ficando a cargo dos países normatizarem o uso e navegação dos rios.

As águas interiores são regiões que se encontram dentro da linha de base do mar territorial. Podemos destacar como exemplos os portos, baías, praias, fiordes, rios e lagos. O Estado impõe sua soberania a essa área, cuja entrada por embarcações estrangeiras somente é permitida se autorizado pelas autoridades competentes.

É cabível colocar que rios e lagos interiores podem ser relevantes para o Direito Internacional, como por exemplo, questões de proteção do meio ambiente e exploração para pesquisa científica.

O mar é um assunto que necessita de uma extensa regulamentação, uma vez que a sua utilização não é recente. Apesar disso, a normatização internacional sobre esse assunto somente foi concretizada e organizada mediante a assinatura e ratificação da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 1982.

⁵² PORTELA, Paulo Henrique Gonçalves. **Direito Internacional Público e Privado**. 4. ed. Salvador: Juspodivm, 2012, p. 562.

2.4. Evolução Histórica

De acordo com Gibertoni⁵³, o Direito Marítimo possui relação direta com a civilização, pois o mar foi a principal área utilizada pelos povos antigos em suas missões de conquista e trocas comerciais. Grandes povos usavam o mar para fins comerciais e militares, dentre eles, os fenícios, gregos e romanos. Devido ao crescimento da navegação e do comércio pelo mar, foi necessário instituir normas e regras que regulariam essa atividade, o conjunto dessas normas é o Direito Marítimo.

Entretanto, o Direito Marítimo não surgiu de um dia para o outro. Segundo Martins⁵⁴, “as primeiras regras escritas a respeito da navegação marítima de existência irrefutável são os Códigos de Hamurabi, da Babilônia, datado do século XXII a.C., e de Manu, dos hindus, datado do século XIII a.C., além das Leis de Rodes e do *Corpus Iuris Civilis*, de Roma”.

Gibertoni⁵⁵ explica que no código de Hamurabi contem regras sobre a construção naval, fretamento de navios a vela e a remo, responsabilidade do fretador, abalroação e a indenização por quem foi o responsável pela avaria. A civilização babilônica se desenvolveu às margens dos rios Tigre e Eufrates, portanto, a navegação utilizada por eles era tanto fluvial como marítima. Já o código de Manu, criado pelos hindus, tinha regras sobre o câmbio marítimo.

Entretanto, conforme Martins⁵⁶, as Leis de Rodes foram os regulamentos de maior importância na Antiguidade. Elas foram impostas às Ilhas Cidades à Província Insularum, cuja capital era Rodes, que era uma região que utilizava muito a navegação marítima. As Leis de Rodes tiveram vigência no Mar Mediterrâneo entre os séculos VII e IX a.C..

Durante a Idade Média, muitas cidades se desenvolveram devido ao comércio marítimo, que impulsionou o aumento da riqueza.

⁵³ GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e Prática do Direito Marítimo**. 2. Ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2005, p. 05.

⁵⁴ MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo Vol. I: Teoria Geral**. 4ª Edição. Barueri: Editora Manole, 2013, p. 23.

⁵⁵ GIBERTONI, op. cit., p. 06 e 07.

⁵⁶ MARTINS, op. cit., p. 23

Surgiram muitos conjuntos de regras atinentes ao Direito Marítimo em diversas regiões, como o *Capitulare Navium*, de Veneza (1205); o *Consitutum Usus*, em Pisa (1160), e a Tábua de Amalfi (*Távola Amalfitana*, 1274), no século X, na mesma região; as regras de Oléron, na França, no século XII; o Consulado do Mar (*Consolato Del Mar* ou *Consulatus Maris*), na região de Barcelona, no século XIV; as Leis de Wisby, também no século XIV, vigorando no Mar Báltico, além dos Costumes de Amsterdã, as Leis de Antuérpia, *Guidon de la mer* (século XV ou XVI), o *lus Hanseaticum*, entre muitos outros ordenamentos.⁵⁷

Ainda na Idade Média, Gibertoni (2005, p. 8) afirma que os principais institutos jurídicos do Direito Marítimo desse período foram o Consulado do Mar e os Rolos de Oléron. O primeiro apresentava regras costumeiras que foram aplicadas por todo o Mar Mediterrâneo e regulamentou as relações entre armadores, carregadores, capitães e marinheiros. Ele doutrinou diversos estatutos como, construção; compra e venda de navio; relações com o armador; contratos de comenda e fretamento; avarias; entre outros.

Os Rolos de Oléron foram regras baseadas nos costumes marítimos, compilados entre os séculos XI e XII, regularam matérias que vigoram até os dias atuais:

Obrigação de não abandonar o navio sem ordem do capitão; salvamento de navio naufragado; alijamentos; praticagem; inavegabilidade do navio; morte de tripulante em viagem; sustento da tripulação; sacrifício do mastro e da âncora para salvação comum; e as responsabilidades do capitão e da tripulação em relação à carga durante a viagem.⁵⁸

Durante os séculos XVI e XVII, houve um grande avanço na navegação marítimo devido aos grandes descobrimentos, iniciados por Portugal e Espanha. O primeiro país queria encontrar outra rota marítima para chegar até as Índias, que era o centro do comércio de diversas mercadorias. Entretanto, segundo Gibertoni⁵⁹, “os transportes de longa distância foram monopolizados pelos muçulmanos a partir da queda de Constantinopla, em 1453”. A rota encontrada foi contornar o continente

⁵⁷ MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo Vol. I: Teoria Geral**. 4ª Edição. Barueri: Editora Manole, 2013, p. 23 e 24.

⁵⁸ GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e Prática do Direito Marítimo**. 2. Ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2005, p. 09 e 10.

⁵⁹ *Ibid.*, p. 07.

africano para que fosse possível chegar até as Índias. Essa estratégia causou a exploração de regiões da África e descobrimento de novas terras, como o Brasil. A Espanha também procurava novas rotas para chegar até as Índias, e por meio do financiamento do rei Fernando, o navegador italiano Cristóvão Colombo utilizou uma rota diferente: ele queria chegar às Índias contornando o globo terrestre. Entretanto, ao invés de chegar ao continente asiático, ele chegou ao continente americano.

Com o alto avanço das navegações marítimas, a França, sob o reinado de Luís XIV, ficou responsável por elaborar a Ordenação de 1681, também chamada de *Ordonnance touchant la marine*. Segundo Gibertoni⁶⁰ tinha o objetivo de “unificar e nacionalizar o Direito Marítimo”. Além disso, em 1807, a França promulga o Código Comercial Francês, cujos artigos 190 a 246 são destinados ao Direito Marítimo. Esse código influenciou muito legislações estrangeiras, dentre elas o Brasil.

Conforme afirma Gibertoni⁶¹, a legislação brasileira ficou muito tempo sob influência de Portugal, já que o Brasil era uma colônia portuguesa. Entretanto, em 25 de junho de 1850, foi promulgada a Lei nº 556, de 25 de junho de 1850, que é o Código Comercial. A legislação que concerne às áreas do Direito Marítimo consta na segunda parte desse código e essa lei está vigente até os dias atuais.

Segundo Martins⁶², o mundo contemporâneo vive um momento de grande crescimento das relações comerciais e da globalização. Portanto, devido a essa situação, foram criadas regras de tráfego internacional, que são normas relativas à navegação e, normas de tráfico, que concerne à atividade empresarial da navegação. Todas essas normativas de cunho internacional necessitam de maior intervenção estatal.

É possível verificar que a navegação marítima existe desde os primórdios do mundo e a sociedade primitiva já utilizava o mar como meio de transporte, comércio, guerras e conquistas. E a normatização marítima foi sendo moldada conforme a evolução da navegação. Nos dias atuais, em que grande parte das mercadorias e produtos são transportados pelo modal marítimo é necessário que haja uma regularização jurídica internacional juntamente com a participação estatal sobre a questão do Direito Marítimo, a fim de desenvolver a navegação marítima cada vez mais.

⁶⁰ GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e Prática do Direito Marítimo**. 2. Ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2005, p. 10.

⁶¹ *Ibid.*, p. 11.

⁶² MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo Vol. I: Teoria Geral**. 4ª Edição. Barueri: Editora Manole, 2013, p. 25.

3. OS ATORES DO DIREITO MARÍTIMO CONTEMPORÂNEO

Nos dias atuais, o meio marítimo é o mais utilizado nas trocas comerciais contemporâneas, portanto, o Direito Marítimo teve sua dinâmica expandida e evoluída desde então. Nesse contexto, houve a criação da Organização Marítima Internacional, em 1948, que serve para controlar a navegação marítima. Além disso, há os *Incoterms* 2010, que são os responsáveis por determinar a responsabilidade civil e comercial entre exportador e importador numa compra e venda marítima. Ademais, é necessário mostrar a dinâmica e o funcionamento de um navio de linha regular e não regular e os principais atores do Direito Marítimo Privado.

3.1. A Organização Marítima Internacional

Desde os tempos da Revolução Industrial até os dias atuais a indústria da navegação tem se desenvolvido de maneira significativa. De acordo com Aguiar⁶³, o crescimento da propulsão a vapor causou o aumento do tráfego marítimo, ademais, o comércio marítimo também se desenvolvia, por meio dos portos da Inglaterra, que era considerado a maior potência marítima do século XIX.

O desenvolvimento da atividade marítima também trouxe consigo alguns problemas. Ainda segundo o autor, cada país queria impor suas próprias regras e critérios portuários, desenvolvimento das estruturas dos portos, que eram precárias e, ademais, há o problema da segurança da navegação. Posteriormente, surgiram também os problemas ambientais.

Sobre a questão da segurança da navegação, foi promulgada em 1914 a Convenção para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar. Essa questão foi levantada após o acidente do navio Titanic que colidiu contra um bloco de gelo no Atlântico Norte, provocando a morte de aproximadamente 1500 pessoas. Além disso, durante as duas guerras mundiais, Aguiar⁶⁴ explica que era necessário à criação de uma organização especializada em promover a organização do meio marítimo, para regular

⁶³ AGUIAR, Petronio Augusto Siqueira de. **A Organização Marítima Internacional e a questão do Meio Ambiente: Perspectivas para o desenvolvimento do comércio marítimo nacional**. Monografia apresentada ao Departamento de Estudos da Escola Superior de Guerra. Rio de Janeiro, 2011, p. 13.

⁶⁴ *Ibid.*, p. 14.

os problemas referentes ao transporte de material bélico e proteger o transporte de mercadorias.

Conforme Seitenfus⁶⁵, o Conselho Econômico e Social das Nações Unidas criou a Organização Consultiva Marítima Intergovernamental, também chamada de IMCO. Ela era considerada uma agência especializada da ONU e só teve sua vigência em 1958. Durante os anos, houve diversas emendas, porém uma delas, adotada em nove de novembro de 1977, mudou a nomenclatura original da organização, passando esta a se chamar Organização Marítima Internacional, cuja sigla é OMI ou, mais popularmente conhecida por IMO que é sua sigla em inglês.

No artigo 1º do Ato Constitutivo da Organização Marítima Internacional, estão listados quais os propósitos da referida Organização:

Os propósitos da Organização são:

a) Instituir mecanismos de cooperação entre os governos no domínio da regulamentação e das práticas governamentais relacionados com assuntos técnicos de todos os tipos que interessem à atividade marítima relacionada ao comércio internacional; para incentivar e facilitar a adoção geral dos mais altos padrões possíveis em matéria de segurança marítima, eficiência da navegação e prevenção e controle da poluição marinha causada por navios; tratar de assuntos administrativos e jurídicos relacionados com os propósitos previstos neste Artigo; b) Encorajar o abandono das medidas discriminatórias e restrições desnecessárias por governos afetando a atividade marítima relacionada ao comércio internacional, de modo a promover a disponibilidade de serviços de relacionados a atividade marítima para o comércio do mundo, sem discriminação; assistência e incentivo dados por um Governo para o desenvolvimento de sua atividade marítima nacional e para fins de segurança não constituem, por si só, discriminação, desde que tal assistência e incentivo não sejam baseados em medidas destinadas a restringir a liberdade da atividade marítima de todas as bandeiras de participar do comércio internacional; c) Examinar conforme o exposto na Segunda Parte as questões relativas às práticas restritivas desleais relativas à atividade marítima; d) examinar todas as questões relativas à atividade marítima que poderão ser trazidas a seu conhecimento por qualquer órgão ou instituição especializada da Organização das Nações Unidas; e) Permitir a troca de informações entre governos sobre as questões em apreciação pela Organização.⁶⁶

⁶⁵ SEITENFUS, Ricardo. **Manual das Organizações Internacionais**. Porto Alegre: Livraria do Advogado Editora, 2012, p. 244.

⁶⁶ **Convenção Sobre A Organização Marítima Internacional**.

Disponível em https://www.ccaimo.mar.mil.br/sites/default/files/Convencao_IMO_Pub_IMO_JB001E.pdf> Acesso em 31 de maio de 2014.

Somente Estados podem fazer parte do quadro de membros da OMI, conforme explica Fonseca⁶⁷. Porém, organizações governamentais e não governamentais podem participar nas reuniões da OMI, somente como observador, ou seja, elas não possuem poder de voto.

A OMI possui uma característica singular que a difere das outras Organizações criadas após a segunda guerra mundial. Fonseca⁶⁸ explica essa singularidade, que é a possibilidade de territórios não independentes fazerem parte do quadro de membros da Organização Marítima Internacional, conforme exposto nos artigos 9, 10 e 68 da convenção sobre a OMI.

Esses membros são chamados de associados, uma vez que não possuem direito a voto na Organização. Porém, há também os membros plenos que, conforme Seitenfus⁶⁹, “são os membros das Nações Unidas que firmarem a Convenção, os não membros das Nações Unidas que participaram da reunião de 1948 ou qualquer outro Estado que cumpra o rito de ingresso na organização”.

A OMI possui sete órgãos e um Secretariado que, segundo o autor, fazem da OMI uma organização *sui generis*. A disposição desses órgãos consta no artigo 11 da convenção:

A Organização compreende uma Assembléia, um Conselho, um Comitê de Segurança Marítima, um Comitê Legal, um Comitê de Proteção do Meio Ambiente Marinho, um Comitê de Cooperação Técnica, um Comitê de Facilitação e órgãos auxiliares que a Organização poderá, a qualquer momento, considerar necessários; e uma Secretaria.⁷⁰

⁶⁷ FONSECA, Luiz Henrique Pereira da. **Organização Marítima Internacional (IMO): visão política de um organismo especializado das Nações Unidas**. Brasília: IPRI, 1989, p. 53.

⁶⁸ Ibid., p. 53 e 54.

⁶⁹ SEITENFUS, Ricardo. **Manual das Organizações Internacionais**. Porto Alegre: Livraria do Advogado Editora, 2012, p. 245 e 246.

⁷⁰ **Convenção Sobre A Organização Marítima Internacional**.

Disponível em https://www.ccaimo.mar.mil.br/sites/default/files/Convencao_IMO_Pub_IMO_JB001E.pdf Acesso em 31 de maio de 2014.

A Assembleia possui poderes deliberativos. Ela se reúne a cada dois anos para aprovar os recursos orçamentários e eleger um novo Presidente e dois Vice-Presidentes. Fonseca elenca as principais funções da Assembleia:

a) eleger seu Presidente e Vice-Presidente, que permanecem no cargo até a sessão seguinte; b) adotar o regulamento interno; c) estabelecer os organismos auxiliares; d) eleger os Membros do Conselho; e) examinar os relatórios do Conselho; f) aprovar o programa de trabalho da Organização; g) votar o orçamento e determinar o funcionamento financeiro da Organização; h) examinar as despesas e aprovar as contas da Organização; i) exercer as funções atribuídas à Organização; j) recomendar aos membros a adoção de regras relativas à segurança marítima e à prevenção ou controle da poluição marinha; k) decidir sobre a convocação de conferências internacionais ou sobre outros procedimentos adequados para a adoção dos instrumentos internacionais propostos pelos demais órgãos; l) submeter ao Conselho, para exame ou decisão, assuntos de competência da OMI, exceto o relativo à alínea j acima.⁷¹

De acordo com Seitenfus⁷², o Conselho da OMI pode reunir-se a qualquer momento e possui trinta e dois membros. Há alguns critérios, que devem ser obedecidos, para a escolha desses membros. Oito representam os Estados que possuem maior interesse nos serviços do meio marítimo internacional, outros oito representam os Estados com interesse no comércio marítimo internacional e os últimos dezesseis que têm grandes interesses no transporte marítimo e na navegação.

O Conselho possui funções relativas funcionamento da OMI e sobre questões marítimas. Fonseca⁷³ destaca essas funções:

a) designação de seu Presidente e adoção de seus próprios regimentos; b) escolha do Secretário-Geral, para posterior aprovação da Assembleia; c) determinação das condições de recrutamento e de emprego do pessoal; d) submissão à Assembleia de proposta de programa e orçamento e de recomendações sobre as contas financeiras; e) receber os relatórios dos Comitês e transmiti-los à Assembleia ou, se a Assembleia não estiver em sessão, aos Membros, juntamente com suas recomendações e observações; f) apresentar à Assembleia relatórios dos trabalhos da Organização desde a última

⁷¹ FONSECA, Luiz Henrique Pereira da. **Organização Marítima Internacional (IMO): visão política de um organismo especializado das Nações Unidas**. Brasília: IPRI, 1989, p. 55.

⁷² SEITENFUS, Ricardo. **Manual das Organizações Internacionais**. Porto Alegre: Livraria do Advogado Editora, 2012, p. 246.

⁷³ FONCESA, op. cit., p. 56 e 57.

sessão ordinária; g) concluir acordos ou tomar disposições referentes às relações com outras organizações, mediante aprovação da Assembleia; h) entre as sessões da Assembleia, exercer todas as funções que são da competência da Organização, exceto as recomendações sobre segurança marítima e prevenção ou controle de poluição marinha.⁷⁴

Segundo Seitenfus⁷⁵, o Conselho de segurança marítima é composto por todos os Estados-membros e estabelece normas quanto à construção de equipamentos navais e disposições sobre a navegação em si (transporte de cargas perigosas, salvamentos, radiocomunicações). O artigo 28 alínea “a” determina a função desse Conselho:

O Comitê de Segurança Marítima deverá examinar quaisquer assuntos, dentro do escopo da Organização, relacionados com; auxílios à navegação, construção e equipamento de navios, à condução do ponto de vista de segurança, regras para evitar abaloamento no mar, manuseio de cargas perigosas, procedimentos e requisitos de segurança marítima, informações hidrográficas, livros de registros e registros de navegação, investigação de sinistros marítimos, salvamento e resgate, e quaisquer outros assuntos que afetem diretamente a segurança marítima.⁷⁶

O Comitê Legal é composto por todos os Estados-membros e é responsável por examinar quaisquer questões legais e jurídicas referentes à Organização. Segundo Fonseca⁷⁷ (1989, p. 59) o Comitê de Proteção do Meio Ambiente Marinho analisa questões relativas à prevenção da poluição dos mares causadas por navios ou quaisquer embarcações. O Comitê de Cooperação Técnica examina qualquer assunto da Organização relativo à implementação de projetos de cooperação técnica financiados por programas das Nações Unidas para os quais a OMI atue como órgão executor ou auxiliar. O Comitê de Facilitação é responsável por estudar assuntos referentes à facilitação do tráfego marítimo internacional.

⁷⁴ FONSECA, Luiz Henrique Pereira da. **Organização Marítima Internacional (IMO): visão política de um organismo especializado das Nações Unidas**. Brasília: IPRI, 1989, p. 56 e 57.

⁷⁵ SEITENFUS, Ricardo. **Manual das Organizações Internacionais**. Porto Alegre: Livraria do Advogado Editora, 2012, p. 246.

⁷⁶ **Convenção Sobre A Organização Marítima Internacional**. Disponível em https://www.ccaimo.mar.mil.br/sites/default/files/Convencao_IMO_Pub_IMO_JB001E.pdf> Acesso em 31 de maio de 2014.

⁷⁷ FONSECA, op. cit., p. 59.

O Secretariado é composto pelo Secretário-Geral e de qualquer outro pessoal que a OMI possa necessitar. Os artigos 53 a 56 demonstram quais as principais funções do Secretário-Geral:

Artigo 53 - O Secretariado deve manter todos os registros que possam ser necessários para o desempenho eficiente das funções da Organização, preparar, coletar e distribuir os papéis, documentos, agenda, anotações e informações que possam ser necessárias para o trabalho da Organização. Artigo 54 - O Secretário-Geral deverá preparar e submeter ao Conselho as demonstrações financeiras referentes a cada ano e as previsões orçamentárias, numa base bienal, com as estimativas para cada ano, mostradas separadamente. Artigo 55 - O Secretário-Geral deve manter os membros informados com relação às atividades da Organização. Cada Membro poderá designar um ou mais representantes para efeitos de comunicação com o Secretário-Geral. Artigo 56 - No cumprimento dos seus deveres, o Secretário-Geral e o seu pessoal, não solicitarão nem receberão instruções de nenhum Governo ou de qualquer autoridade externa à Organização. Devem abster-se de qualquer ação que possa afetar a sua posição de funcionários internacionais. Cada Membro da Organização se compromete a respeitar o caráter exclusivamente internacional das responsabilidades do Secretário-Geral e do pessoal e a não procurar influenciá-los no desempenho de suas funções. Artigo 57 - O Secretário-Geral assumirá quaisquer outras funções que possam ser atribuídas a ele pela Convenção, pela Assembleia ou pelo Conselho.⁷⁸

Atualmente, a Organização possui atualmente 170 membros plenos e 3 associados. Sua sede fica em Londres e é chefiada pelo Secretário-Geral Koji Sekimizu. Ademais, segundo Seitenfus⁷⁹, o poder de decisão da OMI encontra-se nas mãos dos Estados que possuem grandes interesses nas atividades referentes ao meio marítimo internacional, também chamada de potências marítimas. Portanto, é possível considerar que a Organização Marítima Internacional é uma prestadora de serviços à essas potências.

⁷⁸ **Convenção Sobre A Organização Marítima Internacional.**

Disponível em https://www.ccaimo.mar.mil.br/sites/default/files/Convencao_IMO_Pub_IMO_JB001E.pdf> Acesso em 31 de maio de 2014.

⁷⁹ SEITENFUS, Ricardo. **Manual das Organizações Internacionais.** Porto Alegre: Livraria do Advogado Editora, 2012, p. 246.

3.2. Os Incoterms

De acordo com Martins⁸⁰, os *Incoterms* (sigla em inglês para *International Rules for Interpretation of Trade Commercial Terms Rules*) são normas internacionais criadas pela *International Chamber of Commerce* (ICC) para a apreciação dos termos comerciais usados nas trocas comerciais de mercadorias e estabelecem as obrigações das partes contratantes nos contratos de compra e venda de mercadorias.

A primeira versão dos *Incoterms* foi estruturada em 1936 e revisada sete vezes: 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000 e a última versão em 2010. A versão 2000 dos *Incoterms* foi responsável por determinar treze normas de comércio internacional de mercadorias. Essas normas são apresentadas por siglas inglesas compostas por três letras.

Segundo Martins⁸¹, os *Incoterms* 2000 são divididos em quatro grupos, cada um desses grupos apresentam certas características e um elemento base a todos os termos. O grupo E é caracterizado pela entrega da mercadoria no local de estabelecimento do vendedor, no grupo F os custos do transporte principal e os seus riscos não é de responsabilidade do vendedor, o traço característico do grupo C é que o vendedor é responsável pelos custo do transporte principal da mercadoria sem assumir os riscos de perda e danos à mercadoria ou quaisquer custos adicionais que possam ocorrer após o embarque e o grupo D é caracterizado pela entrega da mercadoria para o local de destino do comprador.

Em 2010, ocorreu uma revisão dos termos dos *Incoterms* 2000, editada pela Publicação nº 715E, chamadas de *ICC Rules for the Use of Domestic and International Trade Terms* ou *Incoterms* 2010. Nessa revisão foi diminuído o número de termos comerciais de treze para onze.

⁸⁰ MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo Vol. I: Teoria Geral**. 4ª Edição. Barueri: Editora Manole, 2013, p. 227.

⁸¹ *Ibid.*, p. 251.

Polis⁸² em seu artigo lista os onze termos comerciais, são eles: EXW (*Ex Works*), FCA (*Free Carrier*), FAZ (*Free Alongside Ship*), FOB (*Free on Board*), CFR (*Cost and Freight*), CIF (*Cost, Insurance and Freight*), CPT (*Carrier paid to*), CIP (*Carriage and Insurance paid to*), DAT (*Delivered at Terminal*), DAP (*Delivered at Place*) e DDP (*Delivered Duty Paid*).

Conforme Martins⁸³ (2013, p. 266), além da reclassificação dos *Incoterms* 2000, a revisão do *Incoterms* 2010 também alterou temas fundamentais das regras comerciais, dentre elas estão:

a) estruturação e sistematização das regras; b) inserção de regras atinentes a vendas em série; c) previsão sobre as despesas de movimentação de mercadoria nos terminais; d) aceitação e recomendações para a utilização de procedimentos eletrônicos; e) utilização nos contratos domésticos; f) previsão expressa de obrigações das partes referentes ao seguro e segurança das mercadorias; g) recomendações para a utilização das regras.⁸⁴

Sob esse contexto, os termos comerciais definidos pelos *Incoterms* são de extrema importância para definir as responsabilidades do vendedor e comprador quanto a custos gerais e de frete sobre o transporte da mercadoria, seguro da carga e quaisquer riscos adicionais que possam ocorrer.

3.3. Os Personagens do Direito Marítimo Privado

Os Personagens do Direito Marítimo Privado atuam na área de navegação marítima para troca de mercadorias e também para o transporte de pessoas. Dentro

⁸² POLIS, Mário César Barreto. **A Utilização dos *Incoterms* conforma a Legislação Brasileira**. Artigo apresentado a 10º Congresso da Pós-graduação da Mostra Acadêmica da Universidade Metodista de Piracicaba (UNIMEP). 2012, p. 02. Disponível em < <http://www.unimep.br/phpg/mostracademica/anais/10mostra/5/146.pdf> > Acesso em 07 de junho de 2014.

⁸³ MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo Vol. I: Teoria Geral**. 4ª Edição. Barueri: Editora Manole, 2013, p. 266.

⁸⁴ *Ibid.*, p. 266.

dessa dinâmica há diversos personagens que atuam em áreas, mesmo que divergentes, são correlacionadas com a questão acerca dos contratos de transporte marítimo.

De acordo com Cremoneze⁸⁵, os personagens, ou também chamados de atores, principais dessa área são: o transportador marítimo, o armador, o agente marítimo, o consignatário da carga, o conhecimento marítimo, o segurador da carga, o P&I Club e o NVOCC.

Ainda segundo o autor, o transportador marítimo é responsável por deslocar alguma coisa ou pessoa de um local a outro, utilizando o mar como seu método operacional. Há vários outros tipos de transportadores, como o rodoviário, ferroviário e aéreo. Cada um desses atua de maneira diferente para realizar o seu transporte de mercadorias e pessoas.

É comum a confusão de conceitos entre o transportador marítimo e o armador, mas o segundo é responsável pela organização da embarcação, tripulação e da expedição marítima. O transporte marítimo tem a obrigação contratual de transportar cargas e pessoas de um porto a outro. O transportador marítimo será responsável por certa carga desde o seu local de origem até o destino final. Todas as cláusulas referentes ao transporte constam no contrato de transporte marítimo, chamado de conhecimento marítimo ou internacionalmente conhecido como *Bill of Lading*.

Cremoneze⁸⁶ destaca que em um navio pode haver diversos transportadores marítimos que emitem conhecimentos marítimos diversos. Portanto, se houver alguma avaria na carga durante o transporte, o transporte que responde por esse prejuízo e não o armador.

Keedi apud. Cremoneze⁸⁷ explica que o transporte marítimo é realizado por navios a motor, de grande porte, nos mares de oceanos. Podendo ser de Longo curso, que é uma navegação feita entre portos de países diferentes, ou de Cabotagem, que é realizada entre portos do mesmo país.

⁸⁵ CREMONEZE, Paulo Henrique. **Prática de Direito Marítimo - O contrato de transporte marítimo e a responsabilidade civil do transportador**. 2. Ed. São Paulo: Quartier Latin, 2012, p. 43.

⁸⁶ CREMONEZE, Paulo Henrique. **Prática de Direito Marítimo - O contrato de transporte marítimo e a responsabilidade civil do transportador**. 2. Ed. São Paulo: Quartier Latin, 2012, p. 46.

⁸⁷ *Ibid.*, p. 46

Armador é a pessoa física ou jurídica que explora comercialmente a armação de uma ou várias embarcações, podendo elas ser de sua propriedade ou não. Danjon apud. Martins afirma que:

Armador é a pessoa que arma o navio, isto é, que o provê de tudo quanto seja necessário para que possa navegar e o explorador, seja em viagens de transportes, seja na prática da pesca; ou o que, em sentido um pouco menos exato, mas que é justificado pela expressão latina *exercitor*, é simplesmente a pessoa que explora o navio, mesmo sem ter por si próprio equipado.⁸⁸ (DANJON apud. MARTINS, 2013, p. 303)

Não se deve confundir armação com propriedade, pois nem sempre o armador é o proprietário do navio. O armador é responsável por cuidar da operação do navio durante as viagens, podendo os navios ser de terceiros, que ocorre por meio de afretamento de embarcações. Segundo Martins⁸⁹, o proprietário do navio é a pessoa física ou jurídica responsável pela inscrição do navio na autoridade marítima. Já o armador é a empresa de navegação que pratica quaisquer atos referentes à expedição marítima.

Em casos de avarias causadas às cargas embarcadas no navio, a responsabilidade do dano é do transportador marítimo e não do armador, exceto se o armador também for o emissor dos conhecimentos marítimos referentes àquelas cargas. Sendo assim, há casos em que o armador é também o transportador marítimo, assim como ele pode ser também o proprietário do navio.

Ademais ao conceito de transportador marítimo, armador e proprietário de navios, apresenta-se também o agente marítimo. Segundo Cremoneze⁹⁰, o agente marítimo é o representante comercial do transportador marítimo, podendo atuar em nome dele juridicamente dependendo do que consta no contrato de prestação de serviços. Entretanto ele também pode representar o proprietário do navio, o armador, o afretador e o transportador simultaneamente.

⁸⁸ MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo Vol. I: Teoria Geral**. 4ª Edição. Barueri: Editora Manole, 2013, p. 303.

⁸⁹ MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo Vol. I: Teoria Geral**. 4ª Edição. Barueri: Editora Manole, 2013, p. 305.

⁹⁰ CREMONEZE, Paulo Henrique. **Prática de Direito Marítimo - O contrato de transporte marítimo e a responsabilidade civil do transportador**. 2. Ed. São Paulo: Quartier Latin, 2012, p. 55.

Martins⁹¹ demonstra quais são as atividades que constam no escopo da atividade do Agente Marítimo:

1. Despacho de chegada e saída do navio; 2. Representação perante as autoridades; 3. Embarque e desembarque dos tripulantes e assistência; 4. Assistência ao comandante; 5. Contratação de praticagem, rebocadores, lanchas, atracação, reparos, suprimentos, víveres; 6. Representação perante exportadores, importadores, despachantes aduaneiros, terminais, operadores portuários e demais instituições; 7. Atendimento a clientes e pós-venda; 8. Recebimento e remessa de valores ao exterior; 9. Pagamentos e recuperação de créditos; 10. Angariamento e contratação do transporte de mercadorias; 11. Emissão e assinatura de conhecimentos de embarque; 12. Despacho de mercadorias em trânsito após a descarga do navio.⁹²

Ainda de acordo com a autora, no Brasil, a regulação jurídica quanto a atuação do Agente Marítima está presente no artigo 4º da IN da RFB nº 800/2007, que diz:

Art. 4º A empresa de navegação é representada no País por agência de navegação, também denominada agência marítima.

§ 1º Entende-se por agência de navegação a pessoa jurídica nacional que represente a empresa de navegação em um ou mais portos do País.

§ 2º A representação é obrigatória para o transportador estrangeiro.

§ 3º Um transportador poderá ser representado por mais de uma agência de navegação, a qual poderá representar mais de um transportador.⁹³

Portanto, o agente marítimo tem a obrigação de representar os armadores, proprietários de navios, transportadores marítimos e afretadores que não possuem pessoa jurídica própria no Estado em que está atuando. Por exemplo, um transportador marítimo chinês começa realizar serviços de transporte de cargas do Porto de Santos ao Porto de Rotterdam; porém, ele não abrirá uma empresa própria no Brasil e nem na

⁹¹ MARTINS, op. cit. p. 324.

⁹² MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo Vol. I: Teoria Geral**. 4ª Edição. Barueri: Editora Manole, 2013, p. 324.

⁹³ BRASIL. **Instrução Normativa da Receita Federal Brasileira nº 800, de 27 de Dezembro de 2007**. Disponível em < <http://www.receita.fazenda.gov.br/Legislacao/ins/2007/in8002007.htm> > Acesso em 14 de junho de 2014.

Holanda. Sendo assim, ele será representado por um Agente Marítimo no Porto de Santos e outro em Rotterdam.

O Consignatário da carga, segundo o código civil de 2002 também é chamado de destinatário final da carga. Sendo assim, Cremoneze⁹⁴ explica que o Consignatário da carga é o receptor da carga no local de destino, ou seja, é o destinatário final do serviço oferecido de transporte marítimo. O consignatário é parte integrante do contrato de transporte marítimo, tanto que seu nome consta no conhecimento de embarque emitido pelo transportador. Pode-se dizer que é com esse conhecimento que o consignatário pode provar que ele é o real receptor desta carga.

O Conhecimento Marítimo, em inglês chamado de *Bill of Lading*, é o documento de maior importância no comércio marítimo, pois, segundo Gibertoni⁹⁵ (2005, p. 199), é ele que representa a propriedade da carga. Os conhecimentos são emitidos pelos transportadores marítimos, armadores e/ou proprietários de navios, cujas obrigações constam nos artigos 575 a 589 do Código Comercial Brasileiro.

O conhecimento marítimo possui muitas funções, dentre elas estão, conforme enumera Gibertoni⁹⁶: faz prova que as mercadorias foram embarcadas no navio; mostra quem é o proprietário das mercadorias que estão descritas nele; evidencia os termos do transporte acordado entre o armador e/ou transportador e o embarcador; obriga a entrega da mercadoria mediante a sua apresentação; exclui as mercadorias, descritas no conhecimento, de medidas como arresto, sequestro e penhora, por dívida, falência ou qualquer outra causa ao seu atual dono e constitui prova plena entre todas as partes na carga e frete entre elas e as seguradoras.

Devido ao desenvolvimento da indústria de transporte marítimo, o conhecimento de embarque tornou-se um instrumento de contrato de transporte, recibo de entrega de cargas e título de crédito. Esse título de crédito pode ser nominal ou ao portador. Se nominal, a carga será entregue àquele que consta descrito no conhecimento, caso for ao portador ou à ordem, será transferido mediante endosso.

⁹⁴ CREMONEZE, Paulo Henrique. **Prática de Direito Marítimo - O contrato de transporte marítimo e a responsabilidade civil do transportador**. 2. Ed. São Paulo: Quartier Latin, 2012, p. 60.

⁹⁵ GIBERTONI, Carla Adriana Comitê. **Teoria e Prática do Direito Marítimo**. 2. Ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2005, p. 199.

⁹⁶ *Ibid.*, p. 200.

Assim como o armador quer proteger o seu navio e tripulantes, o embarcador quer segurança à sua mercadoria. Sendo assim, é a partir desse contexto que entra o Seguro Marítimo. Realizar a contratação de um seguro não impede a ocorrência de riscos e danos, mas oferece meios de reparar o dano causado.

Segundo Gibertoni⁹⁷, há o seguro do casco, que engloba o navio e o seguro do transporte marítimo que se refere à mercadoria embarcada. O seguro do casco não engloba somente o navio, mas também suas máquinas, acessórios e os contêineres. O embarcador contrata o seguro a fim de proteger sua mercadoria contra riscos e avarias que podem ocorrer por casos fortuitos, má estivagem, explosão, incêndio e quaisquer outros danos que englobem o dano causado à carga.

Conforme Cremonese⁹⁸, todo armador e/ou transportador marítimo deve estar juridicamente inserido em um clube segurador, conhecido como P&I Club, sigla inglesa para *Protection and Indemnity*, é considerado mundialmente como o “o grande segurador de navios”.

Os P&I Clubs visam completar o seguro normal a fim de proteger navios de longo curso e respectivas cargas contra sinistros. Eles cobrem as responsabilidades dos armadores e/ou transportadores por prejuízos causados a outrem, e também avarias às cargas embarcadas. No mundo, existem praticamente 26 desses Clubes de Proteção e Indenização, cujas sedes, em sua maioria, encontram-se em Londres.

Para finalizar, há o NVOCC, que é uma sigla em inglês para *Non Vessel Operating Common Carrier*. Ainda segundo o autor, o NVOCC é “um transportador que mantém o controle sobre parte do navio sem ter de comprá-lo, tampouco tomá-lo em contrato de afretamento e, mesmo, ocupar-se com sua administração”.

Keedi apud. Cremonese⁹⁹ explica que normalmente o NVOCC é procurado por exportadores que possuem pequenos lotes a serem transportados, a fim de obterem maiores facilidades para esse transporte. Sendo assim, o NVOCC irá consolidar dentro de um contêiner, que pertence ao armador, cargas de diversos exportadores. Por consequência os exportadores pagarão o frete cobrado pelo NVOCC e este pagará o frete do armador.

⁹⁷ Ibid., p. 281 e 305.

⁹⁸ CREMONEZE, Paulo Henrique. **Prática de Direito Marítimo - O contrato de transporte marítimo e a responsabilidade civil do transportador**. 2. Ed. São Paulo: Quartier Latin, 2012, p. 81.

⁹⁹ Ibid., p. 74.

É possível verificar que há diversos personagens que atuam na cadeia do transporte marítimo de mercadorias. Todos esses personagens estão de alguma maneira ou outra relacionados entre si. E é por esse motivo, que o estudo referente ao Direito Marítimo é extremamente amplo e dinâmico, uma vez que todo ano há mudanças nesse âmbito. Mas ainda é necessário explicar sobre os principais atores do Direito Marítimo, que são os navios.

3.4. Navios Mercantes

Navios mercantes são também chamados de navios privados, uma vez que são utilizados para fins comerciais. Martins¹⁰⁰ demonstra que os navios possuem três finalidades: transporte, serviços especiais e apoio. Os navios de transporte são subdivididos em três grupos: navios cargueiros, de passageiros e mistos. Os de serviços especiais são embarcações que são utilizadas para uma finalidade específica, como salvamento, quebra de gelo no mar, reparos, rebocadores e dragas. E os navios de apoio são utilizados para auxiliar a operação portuária no porto.

Gibertoni¹⁰¹ (2005, p. 74 e 75) classifica os navios cargueiros em nove tipos, os quais serão explanados abaixo.

3.4.1. Navios de Carga Geral

Especializados no transporte de cargas soltas, como caixas, veículos, sacos, tubos de aço, barras de ferro, entre outros.

¹⁰⁰ MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo Vol. I: Teoria Geral**. 4ª Edição. Barueri: Editora Manole, 2013, p. 305.

¹⁰¹ GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e Prática do Direito Marítimo**. 2. Ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2005, p. 74 e 75.

Figura 1: Navio de Carga Geral



Fonte: Disponível em <https://www.fleetmon.com/pt/vessels/Bbc_Balboa_2500927> acesso em 29 de maio de 2014

3.4.2. Navios Porta-Contêineres

Utilizados no transporte somente de contêineres.

Figura 2: Navio Porta Contêiner



Fonte: Disponível em <<http://www.projetomemoria.org/2013/06/serie-navios-porta-container/>> acesso em 29 de maio de 2014

3.4.3. Navios Roll-On-Roll-Off

São usados no transporte de cargas que são carregadas e descarregadas sobre rodas. Ou seja, serve basicamente para o transporte de carros, trens, carretas, caminhões e ônibus, entre outros.

Figura 3: Navio Roll-On-Roll-Off



Fonte: Disponível em <<http://www.ptnauticmodel.net/Shipspotting/displayimage.php?album=19&pos=20>> acesso em 29 de maio de 2014

3.4.4. Navios Frigoríficos

Servem para transportar cargas congeladas e/ou refrigeradas.

Figura 4: Navio Frigorífico



Fonte: Disponível em <http://www.fleetmon.com/pt/vessels/Platte_Reefer_20499> acesso em 29 de maio de 2014

3.4.5. Navios Graneleiros

Destinados ao transporte de cargas secas a granel. Dentre os graneleiros, é possível classificá-los em *Ore Carriers*, que são utilizados no transporte de minérios, o qual são mercadorias de alta densidade e pouca possibilidade de deslocamento. E também há os *Bulk Carriers*, que são utilizados no transporte de cereais, sal e carvão.

Figura 5: Navios Graneleiros



Fonte: Disponível em <<http://portosemmisterio.com.br/tipos-de-navios/>> acesso em 29 de maio de 2014

3.4.6. Navios Tanques

Dentro do navio há diversos tanques, que são usados para comportar e transporte diversos tipos de líquidos a granel.

Figura 6: Navio Tanque



Fonte: Disponível em <<http://www.internationalforeigntrade.com/page.php?nid=994>> acesso em 29 de maio de 2014

3.4.7. Navios porta-barcaça

São embarcações especiais dotadas de guindastes para o embarque e desembarque de barcaças pela popa.

Figura 7: Navio Porta-Barcaça



Fonte: Disponível em <http://www.popa.com.br/_2009/NOTICIAS/index_set09-out09.htm> acesso em 29 de maio de 2014

3.5. Navios de Linhas regulares (*liners*)

Basicamente, navios de linhas regulares, também chamado de *liner market*, se referem ao serviço mercantil de navios que possuem rotas estabelecidas. De acordo com Martins¹⁰², “a navegação *liner* ou de linha regular se sujeita a itinerários, rotas, frequências de escala, e ainda, em regra, a tarifas e condições previamente estabelecidas”. Esse serviço é caracterizado pelo itinerário de sua rota que obedece aos portos de escala, que sempre serão os mesmos. Por exemplo, um navio porta contêineres que está inserido em um serviço de transporte de mercadorias que faz rota entre Brasil e Estados Unidos possui um dia específico para atracar tanto no Porto de Santos e outros portos brasileiros quanto no de Miami, e outros portos americanos. Esse serviço é operacionalizado pelo contrato de transporte marítimo que é representado pelo conhecimento de embarque ou *Bill of Lading*.

3.6. Navios de linhas não regulares (*tramps*)

Os serviços de transporte marítimos não regulares ou livres são caracterizados pela irregularidade de rotas, itinerários e escalas. De acordo com Keedi & Mendonça

¹⁰² MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo Vol. I: Teoria Geral**. 4ª Edição. Barueri: Editora Manole, 2013, p. 60.

apud. Martins¹⁰³, a rota da navegação marítima não regular é estipulada pela conveniência de armadores e/ou embarcadores. Ademais, é usado normalmente no mercado de transporte de cargas granéis. Nesses serviços, apresenta-se a figura do mercado de afretamento de navios, que pode ser realizada tanto pelas empresas de navegação ou pelo exportador ou importador nas vendas marítimas.

As empresas de navegação, ao afretar navios, visam complementar a sua frota, reduzir os custos e minimizar os riscos. Já no escopo das vendas marítimas, a opção pelo afretamento tem apresentado algumas vantagens econômicas, logísticas e operacionais. A autora destaca essas vantagens:

1. As possíveis vantagens comparativas do preço do *hire* dos contratos de fretamento dos navios *tramp* com relação ao preço de frete devido em contratos de transporte em navios *liners*; 2. Atuação efetiva da empresa no comércio internacional e utilização constante do transporte marítimo ou por vias navegáveis; 3. Falta de navios *liners* ou de espaço para o transporte da carga; 4. Celeridade e flexibilidade; 5. Peculiaridades das rotas e escalas e dos mercados; 6. Natureza da carga; 7. Especificidades ou exigências decorrentes das tratativas negociais e do contrato.¹⁰⁴

O fretamento de navios é operacionalizado por um contrato de afretamento, que oficialmente é chamado de Carta Partida, ou *Charter Party* em inglês, onde consta toda a dinâmica do fretamento e as responsabilidades do fretador, que disponibiliza o navio, e do afretador, que é responsável pelo pagamento do frete.

¹⁰³ Ibid., p. 61.

¹⁰⁴ MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo Vol. I: Teoria Geral.** 4ª Edição. Barueri: Editora Manole, 2013, p. 62.

4. O CONTRATO DE AFRETAMENTO MARÍTIMO

O Contrato de Afretamento é um dos contratos internacionais mais antigos que existe. Esse tipo de contrato foi muito utilizado pelos povos antigos, como fenícios, gregos e romanos. Nesse período, o objetivo desse contrato era a locação de embarcações para o transporte de mercadorias.

De acordo com Baptista¹⁰⁵, naquela época, os usos e costumes são a base das normas que regulam o Direito Marítimo e o Direito do Comércio Internacional. A utilização de meios jurídicos e doutrinários apenas apresentou-se após o desenvolvimento do transporte marítimo e do comércio internacional.

Basicamente, o afretamento é a locação de uma embarcação do fretador ao afretador, podendo ela ser utilizada por um determinado período e o afretador possuirá direitos sobre o seu uso mediante o pagamento do frete. Ademais, é transferível também a posse da embarcação, uma vez que é possível o afretador realizar outro contrato de afretamento. Nesse cenário, chamado de subfretamento, ele tornar-se-á o fretador e o novo contratante o afretador.

A partir desse conceito, é necessário verificar qual a natureza jurídica dos contratos de afretamento, os tipos e a sua dinâmica. Ademais, caso ocorra sinistro na embarcação ou na carga, os custos ficam a cargo de qual pessoa.

4.1. Natureza do Contrato de Afretamento

Antigamente, os usos e costumes eram a base legislativa dos contratos de afretamento. Entretanto, com o desenvolvimento da indústria da navegação marítima a partir do século XIX, os transportadores sentiram-se desfavoráveis, uma vez que necessitavam enquadrar-se às legislações de cada Estado em que atuava.

Portanto, segundo Dias¹⁰⁶, os transportadores passaram a inserir nos versos de seus contratos de afretamento, podendo estes ser a carta partida ou o conhecimento de

¹⁰⁵ BAPTISTA, Luiz Olavo. O Contrato de Afretamento Marítimo e a Formação do Direito do Comércio Internacional. In: CASTRO, Rodrigo Rocha M; JUNIOR, Walfrido Jorge Warde; GUERREIRO, Carolina Dias Tavares (Org.). **Direito empresarial e outros estudos em Homenagem ao Professor José Alexandre Tavares Guerreiro**. Vol. I. São Paulo: São Paulo, Quartier Latin, 2013, p. 55.

¹⁰⁶ DIAS, Steeve Beloni Corrêa Dielle. **Obrigações e Responsabilidades nos Contratos Internacionais de Fretamentos Marítimos e sua aplicação no Direito Brasileiro**. Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação, Pesquisa e Extensão em Direito, da Pontifícia Universidade Católica do Paraná. Curitiba, 2007, p. 15.

embarque, as cláusulas que determinavam as suas responsabilidades no transporte marítimo manifestadas nesse contrato. Entretanto, essas cláusulas contratuais determinavam mínima responsabilidade ao transportador, portanto, era necessária a elaboração de normas únicas para a regulação do transporte marítimo internacional.

O Comitê Marítimo Internacional reuniu-se na cidade de Haia, na Holanda, e começou a determinar regras que poderiam ser usadas por diferentes Estados. Com base nessas regras, posteriormente, foi criada a Convenção de Bruxelas sobre certas Regras em matéria de Conhecimentos de Embarque, internacionalmente conhecida como Regras de Haia.

As Regras de Visby, de 1968, complementaram as de Haia, fazendo com que esta possuísse força de lei e não apenas um mero acordo. A partir desse momento, essas normas tornaram-se mundialmente conhecidas e utilizadas como Regras de Haia-Visby.

Contudo, mesmo após o Protocolo de Bruxelas em 1968, que determinou as Regras de Haia-Visby, estas não tiveram aprovação internacional. Havia a necessidade em unificar essas regras sobre as responsabilidades do transporte marítimo. Ademais, os países participantes do comércio internacional desejavam a aplicação de maiores responsabilidades ao transportador e a criação de um código normativa que tratasse de todas as questões envolvendo o transporte internacional marítimo de mercadorias.

A partir desse cenário, foi adotada uma Convenção patrocinada e organização pelas Nações Unidas em Hamburgo, no ano de 1978. Essa convenção denominou-se em Convenção das Nações Unidas sobre o Carregamento de Mercadorias pelo Mar, internacionalmente conhecida como Regras de Hamburgo.

De acordo com Dias¹⁰⁷, essas regras são aplicadas a contratos de transporte marítimo de mercadorias, onde o transportador se compromete a levar uma determinada mercadoria de um local a outro, mediante pagamento de frete. Essas regras serão aplicadas a todos os contratos de transporte marítimo se entre os dois países: o porto de embarque ou desembarque que consta no contrato for de algum país que tenha aderido a Convenção; o conhecimento de embarque for emitido em um país contratante às regras e se no conhecimento de embarque houver alguma cláusula que conste que as Regras de Hamburgo serão as legislações que ampararão o contrato em questão.

¹⁰⁷ DIAS, Steeve Beloni Corrêa Dielle. **Obrigações e Responsabilidades nos Contratos Internacionais de Fretamentos Marítimos e sua aplicação no Direito Brasileiro**. Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação, Pesquisa e Extensão em Direito, da Pontifícia Universidade Católica do Paraná. Curitiba, 2007, p. 15.

Essas regras inovaram a responsabilidade do armador/transportador, uma vez que trouxeram a ideia de culpa destes, uma vez que eles próprios determinavam suas próprias regras dentro do seu contrato de transporte.

Nos dias atuais, os documentos que comprovam a natureza do contrato de afretamento são as Cartas Partidas ou *Charter Party* e os Conhecimentos de Embarque ou *Bill of Lading*. No Direito Brasileiro, o tratamento do contrato de afretamento e seus documentos constam no art. 566 do Código Comercial brasileiro, que diz:

Art. 566 - O contrato de fretamento de qualquer embarcação, quer seja na sua totalidade ou em parte, para uma ou mais viagens, quer seja à carga, colheita ou prancha. O que tem lugar quando o capitão recebe carga de quanto se apresentam, deve provar-se por escrito. No primeiro caso o instrumento, que se chama carta-partida ou carta de fretamento, deve ser assinado pelo fretador e afretador, e por quaisquer outras pessoas que intervenham no contrato, do qual se dará a cada uma das partes um exemplar; e no segundo, o instrumento chama-se conhecimento, e basta ser assinado pelo capitão e o carregador. Entende-se por fretador o que dá, e por afretador o que toma a embarcação a frete.¹⁰⁸

As Cartas Partidas é um tipo de contrato de afretamento usado para o transporte de grande quantidade de mercadoria, o qual ocupará todo ou quase todo o espaço da embarcação. De acordo com Pinto¹⁰⁹, a Carta Partida é um contrato que possui todas as características necessárias para a manifestação do afretamento, dentre elas o objeto do transporte, as obrigações das partes contratantes, o preço do frete, o prazo para a utilização e demais elementos essenciais.

Apesar de a Carta Partida ser um contrato de livre elaboração, há alguns modelos já criados dependendo das particularidades do transporte ou da carga. Dentre esses modelos, a autora ainda cita alguns, como o GENCON que é destinado ao afretamento por viagem, o NORGRAIN utilizado para o transporte de grãos. Também há alguns modelos criados por grandes empresas, como Shellboy e o Shelltime 4, elaborados pela Shell e o DOCEORE, que foi formado pela Companhia Vale do Rio

¹⁰⁸ BRASIL. **Código Comercial Brasileiro (Lei nº 556 de 25 de Junho de 1850)**. Disponível em < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/10556-1850.htm > Acesso em 14 de Junho de 2014.

¹⁰⁹ PINTO, Mariana Rebello dos Santos. **Contratos de Afretamento à Luz do Common Law**. Monografia apresentada ao Departamento de Direito da Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2007, p. 17.

Doce para o transporte de minérios. As vantagens dessas Cartas Partidas padronizadas é que elas concedem maior rapidez, segurança e redução de gastos ao contrato, uma vez que elas já foram interpretadas e aprovadas pelos Comitês e Tribunais Marítimos.

O Conhecimento de Embarque é o contrato de afretamento utilizado para o transporte de pequenos lotes de mercadoria, os quais não utilizarão toda a capacidade da embarcação. Conforme afirma Pinto¹¹⁰, é um dos documentos mais importantes do comércio marítimo internacional, uma vez que o emissor, podendo este ser o transportador e/ou o armador, comprova haver recebido as mercadorias que estão descritas no documento para o transporte do porto de embarque ao destino final.

Ademais, o Conhecimento de Embarque possui três funções: é a evidência do contrato de transporte internacional de mercadorias; é o recibo das mercadorias que constam manifestadas no contrato e representa o título de propriedade da mercadoria, entre o embarcador e o consignatário. Além disso, ele também determina as responsabilidades do transportador marítimo e quais as medidas que devem ser tomadas em casos de perdas e avarias à carga durante o transporte.

4.2. As Partes Contratantes

De acordo com Fernandes et.al.¹¹¹, as pessoas que fazem parte de um contrato de afretamento são o Fretador e o Afretador. O primeiro é aquele que entrega a embarcação ao segundo, em troca do pagamento do frete. O Afretador pega a embarcação em afretamento e é responsável por pagar o frete. Portanto, é possível afirmar que o Afretamento é o contratante e o Fretador o contratado dentro de um contrato de afretamento marítimo.

O contrato de afretamento marítimo é bilateral, o qual determina que as partes são livres para negociar suas condições, obrigações e responsabilidades. Dentro do contrato o princípio do *pacta sunt servanda* prevalece, uma vez que entre as partes o contrato possui força de lei. Portanto, cada parte do contrato possui suas obrigações e

¹¹⁰ PINTO, Mariana Rebello dos Santos. **Contratos de Afretamento à Luz do Common Law**. Monografia apresentada ao Departamento de Direito da Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2007, p. 17.

¹¹¹ FERNANDES, Paulo Campos; LEITÃO, Walter de Sá. **Contratos de Afretamento à luz dos direitos inglês e brasileiro**. Rio de Janeiro: Renovar, 2007, p. 41.

responsabilidades que divergem dependendo do tipo de contrato, mas algumas delas são comuns em todos os contratos de afretamento marítimo.

Primeiramente, o Fretador possui obrigações e responsabilidades que são separadas por períodos: antes da viagem, durante a viagem e depois da viagem. Segundo Dias¹¹², antes da viagem o fretador é obrigado a verificar a navegabilidade do navio, ou seja, o navio deve estar em condições adequadas para realizar a viagem comprometida e a carregar e transportar a mercadoria que será embarcada, tendo ciência de que alguns perigos, como tempestades, ventos, subidas de marés, entre outros, poderão ser enfrentados. Também é de obrigação do Fretador, o embarque e a estiva das mercadorias dentro do navio, uma vez que o capitão responde pela má estivação das cargas.

Ainda de acordo com o autor, durante a navegação, o Fretador é obrigado a transportar as mercadorias dentro do prazo estipulado e a conservá-las durante a viagem, também é necessário que as rotas pré-estabelecidas sejam obedecidas para que não haja perigo de acidentes com outras embarcações ou por forças da natureza. Além disso, caso haja algum problema com o navio, o fretador deverá consertar os danos e a providenciar que a carga seja transferida para outro navio sem que haja quaisquer avarias na carga.

Após o término da viagem, o fretador deverá desembarcar a mercadoria no porto de destino e deixá-la sob sua custódia até que o consignatário apresente o Conhecimento de Embarque provando que ele é o comprador dessa mercadoria.

A outra parte contratante, o Afretador, também possui suas responsabilidades e obrigações. Basicamente, ele é responsável pelo pagamento do frete, entretanto, Dias destaca outras responsabilidades inerentes ao Afretador, como:

- A. entregar a mercadoria para ser transportada; B. carregar e descarregar as mercadorias no prazo convencionado (conforme disposição do artigo 590 do Código Comercial Brasileiro); C. Pagar o frete (art. 567), preço do transporte, a não ser que haja estipulação em contrário e essa obrigação fique a cargo do destinatário da mercadoria; D. acondicionar de forma correta e segura as mercadorias, sob pena de recusa; E. Declarar a natureza e o valor das mercadorias entregues em

¹¹² DIAS, Steeve Beloni Corrêa Dielle. **Obrigações e Responsabilidades nos Contratos Internacionais de Fretamentos Marítimos e sua aplicação no Direito Brasileiro**. Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação, Pesquisa e Extensão em Direito, da Pontifícia Universidade Católica do Paraná. Curitiba, 2007, p. 63.

envoltórios fechados, podendo o transportador verificar seu conteúdo.¹¹³

É importante destacar que os prazos de embarque e desembarque das mercadorias são muito importantes e constam dentro do contrato. Se o prazo para deixar a embarcação livre, estipulado no contrato, esgotar será contada a sobre estadia, também chamada de *Demurrage*. Segundo Almeida Filho¹¹⁴, em casos de sobre estadias, o afretador será obrigado a pagar algum excedente já estipulado no contrato e também por quaisquer taxas portuárias que forem necessárias.

4.3. Tipos de Contrato de Afretamento

Há algumas modalidades diferentes quanto à utilização do navio dentro de um contrato de afretamento marítimo. Segundo Gibertoni¹¹⁵, os tipos de contratos de afretamento são os seguintes: a casco nu, por tempo, por viagem, parcial ou total.

O afretamento a casco nu, também chamados de *demise charter party*, ocorre quando o navio é entregue sem armação ao afretador, cabendo a este providenciar todos os equipamentos e toda a tripulação. Ainda de acordo com a autora, o afretador é responsável por armar o navio, providenciar toda a equipagem, o combustível e arcar com todas as despesas referentes à operação do navio e ao seu reparo.

Além disso, conforme afirma Pinto¹¹⁶ (2007, p. 25), o afretador é responsável pelos atos do comandante e da sua tripulação, sejam eles contratados por ele ou pelo fretador. E, quanto à responsabilidade civil, o afretador responde por quaisquer danos ao navio, à carga ou a terceiros durante a navegação marítima, devendo ele contratar o P&I

¹¹³ DIAS, Steeve Beloni Corrêa Dielle. **Obrigações e Responsabilidades nos Contratos Internacionais de Fretamentos Marítimos e sua aplicação no Direito Brasileiro**. Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação, Pesquisa e Extensão em Direito, da Pontifícia Universidade Católica do Paraná. Curitiba, 2007, p. 65.

¹¹⁴ ALMEIDA FILHO, Theodomiro Ribeiro. **Aspectos Relevantes do Contrato de Afretamento**. Monografia apresentada à banca examinadora da Faculdade de Direito da Universidade Católica de Santos. Santos, 2002, p. 62.

¹¹⁵ GIBERTONI, Carla Adriana Comitê. **Teoria e Prática do Direito Marítimo**. 2. Ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2005, p. 179.

¹¹⁶ PINTO, Mariana Rebello dos Santos. **Contratos de Afretamento à Luz do Common Law**. Monografia apresentada ao Departamento de Direito da Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2007, p. 25.

Club. Nesse caso, o afretador é o emissor da Carta Partida e dos Conhecimentos de Embarque.

O afretamento por tempo ou período, também chamado de *time charter party*, é utilizado por um determinado tempo estipulado no contrato. É muito parecido com o afretamento a casco nu, porém nesse tipo de contrato, além do proprietário entregar o navio em condições adequadas de navegabilidade, ele também é obrigado a entregar o navio armado, equipado e tripulado. Entretanto, o custo referente ao combustível fica a cargo do afretador.

De acordo com Pinto¹¹⁷, regularmente é usado modelos de contratos de afretamento dentro do mercado da navegação marítima. Dentre os contratos de afretamento marítimo por período, os mais utilizados são o NYPE 1946 e o 1993 e o BALTIME 1939. O primeiro cuja sigla é uma abreviação de *New York Produce Exchange Form*, que é o contrato de afretamento por período aprovado pela Bolsa de Afretamento americana. O segundo foi editado pela BIMCO (*The Baltic & International Maritime Council*), que é considerada uma das maiores organizações de navegação do mundo, fundada em 1905 e cuja sede é em Copenhague.

O afretamento por viagem, também conhecido por *voyage charter*, ocorre quando o afretador contrata o navio para uma ou diversas viagens, entre dois ou mais portos. Segundo Gibertoni¹¹⁸ (2005, p. 181), esse tipo de afretamento é mais utilizado em transporte de cargas a granel. O fretador é responsável pela navegabilidade, armação, equipagem, tripulação, combustível e seguro do navio e também assume responsabilidade sob a carga. Entretanto, os custos referentes ao carregamento, estiva e descarregamento da carga e quaisquer outras taxas portuárias podem ficar a cargo tanto do fretador ou do afretador, dependendo do que está contratualmente estipulado.

¹¹⁷ PINTO, Mariana Rebello dos Santos. **Contratos de Afretamento à Luz do Common Law**. Monografia apresentada ao Departamento de Direito da Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2007, p. 20.

¹¹⁸ GIBERTONI, Carla Adriana Comitê. **Teoria e Prática do Direito Marítimo**. 2. Ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2005, p. 181.

Tabela 3: Diferenças dos Contratos de Afretamento

CONTRATO	OBJETO	GESTÃO	RESPONSABILIDADE DA CARGA	RESPONSABILIDADE POR TERCEIROS
CASCO NU	Cessão do navio desarmado e sem tripulação. (Locação)	Náutica: Afretador Comercial: Afretador	Afretador	Afretador
TEMPO	Cessão do navio armado e tripulado para realizar viagens determinadas pelo afretador. (Prestação de Serviços)	Náutica: Fretador Comercial: Afretador	Afretador	Afretador
POR VIAGEM	Transporte Fretador = Transportador Afretador = Aquele que entrega a carga para ser transportada.	Náutica : Fretador Comercial: Fretador	Fretador	Fretador

Fonte: PINTO¹¹⁹

De acordo com Gibertoni¹²⁰, além dos tipos de afretamento descritos acima, há também o fretamento parcial e o total. O primeiro ocorre quando uma parte do navio é cedida para o transporte de diversas mercadorias de um porto a outro e é muito comum em navios porta-contêineres que pertencem a linhas regulares. Nesses casos, o documento comprobatório do transporte de mercadorias é o conhecimento de embarque.

O fretamento total, ainda segundo Gibertoni¹²¹, é utilizado para o transporte de uma grande quantidade de mercadoria pertencente a um único afretador o qual ocupará o espaço total do navio. Entretanto, caso não haja cláusula impeditiva, o afretador do navio poderá subfretar o navio a terceiros, caso ele não possua toda a carga necessária para embarcar no navio.

¹¹⁹ PINTO, Mariana Rebello dos Santos. **Contratos de Afretamento à Luz do Common Law**. Monografia apresentada ao Departamento de Direito da Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2007, p. 22.

¹²⁰ GIBERTONI, Carla Adriana Comitê. **Teoria e Prática do Direito Marítimo**. 2. Ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2005, p. 182.

¹²¹ *Ibid.*, p. 183.

4.4. Sinistros Marítimos

Há uma extensa lista de acidentes da navegação marítima, muitas se referem ao navio, outras a carga e/ou também a ambas. Segundo art. 14 da Lei nº 2.180, de 5 de Fevereiro de 1954 (Lei Orgânica do Tribunal Marítimo)¹²², “consideram-se acidentes da navegação: naufrágio, encalhe, colisão, abalroação, água aberta, explosão, incêndio, varação, arribada e alijamento; avaria ou defeito no navio nas suas instalações, que ponha em risco a embarcação, as vidas e fazendas de bordo”. Portanto, abaixo serão especificados esses tipos de acidentes da navegação marítima.

Naufrágio significa o afundamento completa ou parcialmente do navio, não havendo a possibilidade de que o mesmo seja reerguido por meios próprios. Entretanto, Pimenta conceitua o naufrágio de maneira mais abrangente:

a) embarcação afundada, total ou parcialmente, sem possibilidade de reflutuação por meios próprios; b) embarcação destruída em razão de abaloamento ou colisão. Não se deve considerar, entretanto, naufrágio o destroçamento causado por encalhe ou varação; c) quando não há mais notícias da embarcação, nos termos e prazos dos arts. 720 e 753 do Código Comercial; d) embarcação abandonada por toda a sua tripulação.¹²³

O naufrágio pode ser doloso ou culposo. Será doloso quando for provocado pelo comandante, com ou sem autorização do armador. Essa prática era antigamente muito usada a fim de burlar as seguradoras dos navios, uma vez que a indenização do seguro valia mais do que o próprio navio. E será culposo, quando o navio naufraga por falta de culpa do comandante e da tripulação.

Os naufrágios que mais tiveram repercussão internacional até os dias atuais foram: o Titanic, em 1912, que colidiu contra um iceberg no Atlântico Norte e, mais recentemente em 2012, o Costa Concordia que colidiu contra um recife na costa da Itália, no Mar Mediterrâneo.

¹²² BRASIL, Lei nº 2.180, de 5 de Fevereiro de 1954 (Lei Orgânica do Tribunal Marítimo). Disponível em <> Acesso em 15 de Junho de 2014.

¹²³ PIMENTA, Matusalém Gonçalves. **Processo marítimo: formalidades e tramitação**. 2. Ed. Barueri: Manole, 2013, p. 31.

Já no encalhe não ocorre a submersão da embarcação, uma vez que esta encalha devido ao contato do seu casco com o fundo do mar ou rio impedindo que a embarcação movimente-se por conta própria. Entretanto, segundo doutrina de Anjos e Caminha Gomes apud. Pimenta, o encalhe é dividido em momentâneo ou permanente:

Para que se caracterize o encalhe, é necessário que ele dure alguns instantes. No encalhe momentâneo, o navio pode safar-se com a subida da maré, com alívio da carga, com seus meios próprios (atuando com as máquinas, espiondo um ferro e virando a amarra, etc), ou com auxílios externos, como com o uso de rebocadores, de navios de salvamento ou de *beach gear*, etc. No encalhe permanente, por maiores recursos que sejam empregados, o navio não consegue salvar-se, perdendo a sua condição jurídica de navio.¹²⁴

Ademais, segundo Gibertoni¹²⁵ o encalhe pode ser simples ou com fatura na estrutura do casco. Será simples quando não provocar danos físicos ao casco, podendo somente causar entupimento em alguns equipamentos devido à entrada de areia. Porém, o encalhe com fratura ocorre quando houver danos severos à estrutura do casco.

De acordo com Pimenta¹²⁶, esse conceito sobre encalhe é relevante para as questões comerciais. Por exemplo, nos contratos de afretamentos de navios graneleiros sempre há uma cláusula NAABSA (*not always afloat but safety agrounding*), que significa que o fretador deverá aceitar que o seu navio toque de maneira segura no fundo do mar. Há evidências de que todos os dias há casos de embarcações que tocam o fundo do mar momentaneamente durante a operação portuária, portanto, não é desejável para a comunidade marítima internacional classificar esse incidente como encalhe, senão deveria ser feito inquérito pela Capitania dos Portos e julgamento no Tribunal Marítimo para apurar os danos e prejuízos causados.

Entende-se por colisão, o choque de um navio contra um objeto que não seja uma embarcação. O objeto deve ser fixo e impossibilitado de navegar, como cais, recife, pedras, icebergs, entre outros. Nesse caso, não entra o choque de um navio com uma

¹²⁴ PIMENTA, Matusalém Gonçalves. **Processo marítimo: formalidades e tramitação**. 2. Ed. Barueri: Manole, 2013, p. 32.

¹²⁵ GIBERTONI, Carla Adriana Comitê. **Teoria e Prática do Direito Marítimo**. 2. Ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2005, p. 243.

¹²⁶ PIMENTA, op. cit., p. 32.

plataforma marítima, pois esta é autopropulsível. Pimenta¹²⁷ (2013, p. 35) fundamenta que para que o choque seja caracterizado como colisão é necessário que haja avarias na embarcação e/ou no objeto.

Abalroação ou abalroamento é o choque entre duas ou mais embarcações, desde que haja danos materiais ou pessoais. Entende-se por dano material, os prejuízos físicos causados ao navio e dano pessoal à possibilidade de provocar lesões à tripulação.

Segundo Pimenta¹²⁸, o abalroamento pode ser dividido em três categorias: abalroamento fortuito, que ocorre por fatores fortuitos ou de força maior; abalroamento culposo, que ocorre quando é verificada a culpa do comandante da tripulação, podendo causar prejuízos tanto ao navio quanto à carga, portanto, nesse cenário os prejuízos ficarão sob responsabilidade do fretador ou afretador, caso este seja responsável pela armação e tripulação do navio; por último, há o abalroamento por culpa concorrente ou comum, o qual a causa do choque é de ambas partes. Além disso, Gibertoni¹²⁹ acrescenta mais uma causa de abalroamento, que é a duvidosa, o qual não é possível determinar se a causa do choque foi fortuita ou culposa.

O conceito de Água aberta, conforme explicação de Pimenta¹³⁰, é a abertura ou fissura do casco que cause a entrada descontrolada de água dentro do navio. Esse acidente pode ser caracterizado como fortuito, culposo ou intencional, sendo o último ser ocasionado para evitar danos maiores à embarcação devido incêndios ou explosões.

A explosão ocorre quando ocorre um abalo violento provocado por uma detonação. Ela pode provocar dano total ou parcial ao navio. A explosão pode ser causada por fatores fortuitos ou culposos. Por exemplo, verifica-se a culpa do fretador ou afretador, se este for responsável pela armação e estiva, caso a carga perigosa, suscetível à explosão for estivada no local errado do navio. Portanto, eles serão os responsáveis tanto pelo dano ao navio como à perda da carga. Porém, o embarcador ou exportador da carga será o responsável pelos danos, caso não informe documentalmente ao armador que a mercadoria que será embarcada é perigosa com risco de explosão caso for exposta a altas temperaturas. Por esses mesmos motivos, a explosão pode causar

¹²⁷ PIMENTA, Matusalém Gonçalves. **Processo marítimo: formalidades e tramitação**. 2. Ed. Barueri: Manole, 2013, p. 35.

¹²⁸ Ibid., p. 36.

¹²⁹ GIBERTONI, Carla Adriana Comitê. **Teoria e Prática do Direito Marítimo**. 2. Ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2005, p. 245.

¹³⁰ PIMENTA, op. cit., p. 37 e 38.

incêndio dentro do navio e provocar maiores danos tanto ao navio quanto a mercadoria de terceiros.

De acordo com Pimenta¹³¹, a variação é colocar o navio intencionalmente em terra seca a fim de evitar maiores prejuízos. O autor cita o caso do navio Mineral Star, carregado com carvão mineral, que sofreu diversos danos no seu casco durante a viagem dos Estados Unidos ao Brasil e quando estava na barra do Porto de Sepetiba sofria perigo de naufragar, devido, aos ventos fortes e a tempestade que ocorria no momento. Portanto, o comandante do navio tomou a decisão de encalhar o navio na Ilha Grande a fim de evitar o naufrágio da sua embarcação e perda da mercadoria embarcada.

Entende-se por arribada a entrada do navio em outro porto que não seja o programado para atracação. Ainda de acordo com o autor, a arribada pode ser voluntária, quando acontecer devida a intenção do comandante do navio, ou forçada, quando ocorre por motivos alheios a vontade do comandante.

O alijamento é o ato de jogar ao mar coisas que estão a bordo do navio, inclusive mercadorias. Gibertoni¹³² determina, conforme art. 769 do Código Comercial, que haja uma ordem a ser seguida para o alijamento das cargas, quando for apresentado perigo ao navio: começa-se pelas cargas que estão em cima do convés; depois as mais pesadas e de menos valor econômico e posteriormente as que estiverem mais a mão.

Todos os acidentes descritos acima possuem sua característica própria e peculiaridade quanto ao fato, à causa, ao dano e às consequências. Mas é fato que todos esses acidentes podem causar danos e/ou prejuízos ao navio e/ou a carga.

De acordo com Gibertoni¹³³, é considerado avaria os danos, as perdas ou os gastos extraordinários que o navio ou a mercadoria sofrem durante a viagem marítima. Sob esse contexto, Pimenta¹³⁴ fundamenta que há duas classificações de avarias quanto à sua natureza: avaria-dano ou avaria-despesa. A primeira refere-se aos danos ou perdas materiais causados ao navio ou à carga, são exemplos de avaria-dano o encalhe, a colisão, o abalroamento, a explosão, o incêndio, entre outros. A segunda classificação

¹³¹ PIMENTA, Matusalém Gonçalves. **Processo marítimo: formalidades e tramitação**. 2. Ed. Barueri: Manole, 2013, p. 34.

¹³² GIBERTONI, Carla Adriana Comitê. **Teoria e Prática do Direito Marítimo**. 2. Ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2005, p. 248.

¹³³ *Ibid.*, p. 209.

¹³⁴ PIMENTA, *op. cit.*, p. 47.

ocorre quando é necessário que quaisquer importâncias excepcionais sejam pagas, pois são necessários para manter a integridade do navio e/ou da carga.

O art. 763 do Código Comercial Brasileiro afirma que há duas espécies de avarias: simples e grossa.

Art. 763 - As avarias são de duas espécies: avarias grossas ou comuns, e avarias simples ou particulares. A importância das primeiras é repartida proporcionalmente entre o navio, seu frete e a carga; e a das segundas é suportada, ou só pelo navio, ou só pela coisa que sofreu o dano ou deu causa à despesa.¹³⁵

Entende-se por avarias simples ou particular o dano causado em virtude de caso fortuito, culpa ou dolo. De acordo com Gibertoni¹³⁶, o princípio básico que norteia o conceito de avaria simples é que a parte que sofreu o dano, a perda ou o prejuízo deverá arcar com as despesas, porém ela terá o direito de recorrer sobre esse dano afirmando que o responsável por arcar com as despesas deverá ser o responsável pela avaria.

Entretanto, se for verificado que a causa do dano à carga ou ao navio não foi provocada nem pelo armador ou pelo embarcador, mas sim por forças da natureza, portanto a empresa de seguro será acionada para realizar toda a perícia necessária para avaliar os prejuízos causados para ser possível o cálculo da indenização.

Para que o dano seja caracterizado como avaria comum ou grossa é necessário verificar se houve vontade humana, voltada ao interesse comum, a fim de salvaguardar a estrutura do navio e/ou da carga. Conforme Pimenta¹³⁷ (2013, p. 47), para que se tenha avaria grossa e que os custos sejam rateados proporcionalmente entre as partes prejudicadas, é necessário a presença da extraordinariedade do fato, prática volitiva, defesa do interesse comum, tentativa de obter-se um resultado útil e presença de estado de perigo real e iminente.

No contrato de afretamento de navios é comum a adoção das Regras de York e Antuérpia, a fim de regular a distribuição de responsabilidade e encargos em caso de

¹³⁵ BRASIL. **Código Comercial Brasileiro (Lei nº 556 de 25 de Junho de 1850)**. Disponível em < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/10556-1850.htm > Acesso em 14 de Junho de 2014.

¹³⁶ GIBERTONI, Carla Adriana Comitê. **Teoria e Prática do Direito Marítimo**. 2. Ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2005, p. 211.

¹³⁷ PIMENTA, Matusalém Gonçalves. **Processo marítimo: formalidades e tramitação**. 2. Ed. Barueri: Manole, 2013, p. 47.

acidentes marítimos. Segundo Gibertoni¹³⁸, essas regras, que inicialmente eram conhecidas como Regras de York, originaram em 1864 e, posteriormente, foram concretizadas na cidade de Antuérpia, em 1877.

As Regras de York e Antuérpia foram revisadas diversas vezes, sendo que a sua última revisão ocorreu em 2004. Segundo essas regras, a avaria grossa ocorre por culpa de uma das partes envolvidas na viagem marítima, podendo ser do armador ou do embarcador. E, portanto, a autora explica que mediante a regulação de avaria, as despesas para reparar esse dano são rateadas entre as partes, porém, caso for verificado que uma das partes não possui culpa pela avaria, ela não é responsável por assumir parte dos gastos reparatórios.

Há um conflito de doutrinas entre as Regras de York e Antuérpia com as Regras de Haia-Visby, uma vez que estas visam privilegiar os interesses dos transportadores e/ou armadores marítimos. Exemplo disso é verificado em suas regras que isentam o armador de responsabilidade por avarias causadas por dezessete fatores, dentre eles: incêndio, acidentes do mar, ação da natureza, entre outros. Porém, as Regras de York e Antuérpia determinam que tanto o embarcador ou armador são passíveis de culpa pela avaria grossa.

¹³⁸ GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e Prática do Direito Marítimo**. 2. Ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2005, p. 214.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente pesquisa e as análises expostas no trabalho permitem considerar que o meio de transporte marítimo continua sendo o mais utilizado no comércio internacional. Apesar da evolução e desenvolvimento de outros meios de transporte, como o aéreo, que nos últimos anos tem ganhado bastante destaque, o transporte marítimo ainda é o principal modo de movimentação de diversas mercadorias de um país para o outro.

Uma vez que o mar é de domínio público internacional, é necessária a regulamentação do uso de seu meio e, por esse motivo, é que a Organização das Nações Unidas desenvolveu a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, no ano de 1982, também chamada de Convenção de Montego Bay. Nela estão determinadas as divisões territoriais do mar e a jurisdição que cada Estado possui por seu mar territorial. Também se acrescentou o contexto de alto-mar, que é uma fração do mar a qual todos os Estados podem servir-se, uma vez que não pertence à jurisdição de nenhum país. Essa convenção também determina regras referentes à prevenção da poluição marítima, que nos dias atuais é de extrema relevância devido ao crescimento da exploração petrolífera em plataformas continentais e bacias hidrográficas.

Ademais, os ramos do Direito Marítimo privado se desenvolvem a cada ano. Anteriormente, somente existia a figura do armador e do embarcador. Entretanto, nos dias atuais, diversos personagens atuam na viagem marítima, como: o proprietário do navio, armador, afretador, embarcador, consignatário, a seguradora, os tribunais marítimos e a Organização Marítima Internacional (OMI).

Além de tais personagens estarem relacionados, eles também podem misturar-se entre si. Por exemplo, um proprietário de um navio pode ser também o armador e o afretador do navio em questão. Assim como o afretador também pode ser o embarcador, responsável pela venda de sua mercadoria ao consignatário.

No início do século XX ocorreu um grande aumento no tráfego marítimo por motivos militares e comerciais. Entretanto, com esse aumento, vários problemas surgiram, como o aumento de naufrágios, precariedade na estrutura portuária e falta de segurança na navegação marítima. Portanto, logo após o fim da Segunda Guerra Mundial, a Organização Marítima Internacional foi criada, como uma agência especializada da ONU. Seu principal objetivo é examinar todas as questões relativas à

atividade marítima, sendo elas econômicas, políticas, militares, civis, criminais e ambientais.

O foco do trabalho foi analisar os contratos de afretamento marítimo de navios mercantes, aqueles usados para o transporte de cargas, fomentando, assim, o mercado internacional. Os navios mercantes são basicamente divididos pelos tipos de mercadorias que eles carregam, dentre eles existem os navios de carga gerais, os porta-contêineres, os navios para cargas a granel, os tanques, navios refrigerados, entre outros. Entretanto, os navios também são divididos pelo tipo de serviço em que eles atuam, como de linhas regulares (*liners*) ou não regulares (*tramps*).

Os contratos de afretamento marítimo têm como princípio o *pacta sunt servanda*, o que significa que os contratos têm poder de lei entre as partes contratantes. Esse contrato é um negócio jurídico bipolar, entre fretador e afretador. O fretador deixa a sua embarcação disponível para navegação mediante o pagamento do frete, que é de responsabilidade do afretador. A carta partida e o conhecimento de embarque são os documentos utilizados nesse negócio.

É possível afirmar que por muitos anos, dentro de um contrato de afretamento, o armador e/ou transportador possuía maiores vantagens nessa negociação. Uma vez que ele é o emissor da carta partida ou do conhecimento de embarque, ele se exime da responsabilidade ou culpa por quaisquer avarias que possam ocorrer à carga. Tais avarias podem ocorrer por acidentes da navegação e por danos ou despesas particulares. Porém, as regras de York e Antuérpia mudaram essa situação desfavorável quanto à responsabilidade do embarcador. Segundo essas regras, caso ocorra uma avaria grossa no navio ou na carga, as despesas indenizatórias serão rateadas entre as partes envolvidas: embarcador e transportador.

É preciso deixar claro que o presente trabalho não é um ponto de chegada à questão dos contratos de afretamento marítimo. Dentro desse trabalho, foram abordadas questões das fontes de Direito Marítimo, que são baseadas nos usos e costumes, porém na atualidade utiliza-se de fontes jurídicas propriamente ditas. Além disso, foi abordada a atuação dos personagens do Direito Marítimo privado e qual o seu papel no comércio internacional. E por fim, o contrato de afretamento marítimo que é o mecanismo jurídico utilizado para a navegação de navios mercantes para o transporte de mercadorias. Ou seja, dentro de cada uma dessas questões há assuntos mais específicos a serem estudados e abordados, como: a poluição marítima, crimes na esfera marítima, políticas fiscais e aduaneiras e concorrência no comércio internacional.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ACCIOLY, Hildebrando; SILVA, G.E.do Nascimento; CASELLA, Paulo Borba. **Manual de Direito Internacional Público**. 18ª Edição. Editora: Saraiva. São Paulo. 2010.

AGUIAR, Petronio Augusto Siqueira de. **A Organização Marítima Internacional e a questão do Meio Ambiente: Perspectivas para o desenvolvimento do comércio marítimo nacional**. 2011. 68f. Monografia apresentada ao Departamento de Estudos da Escola Superior de Guerra. Rio de Janeiro.

ALMEIDA FILHO, Theodomiro Ribeiro. **Aspectos Relevantes do Contrato de Afretamento**. 2002. 86 p. Monografia apresentada à banca examinadora da Faculdade de Direito da Universidade Católica de Santos. Santos.

ANDRADE, José Manuel Serra. **Direito Marítimo Aduaneiro – Realidades, Desafios e Perspectivas**. 2011. 174f. Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de pós-graduação em Direito da Universidade Autónoma de Lisboa Luís de Camões. Lisboa.

BAPTISTA, Luiz Olavo. O Contrato de Afretamento Marítimo e a Formação do Direito do Comércio Internacional. In: CASTRO, Rodrigo Rocha M; JUNIOR, Walfrido Jorge Warde; GUERREIRO, Carolina Dias Tavares (Org.). **Direito empresarial e outros estudos em Homenagem ao Professor José Alexandre Tavares Guerreiro**. Vol. I. São Paulo: São Paulo, Quartier Latin, 2013, p. 50-74.

BARROS, Geraldo S. C; ADAMI, Andréia C. O; ZANDONÁ, Nicole F. **Faturamento e volume exportado do agronegócio brasileiro são recordes em 2013**. Centro de Estudos Avançados em Economia Aplicada - ESALQ/USP.2014.
Disponível em <<http://cepea.esalq.usp.br/macro>> Acesso em 26 de abril de 2014

BARROS, José Fernando Cedeño de. **Direito do mar e do meio ambiente**. São Paulo: Aduaneiras, 2007.

BRASIL. **Código Comercial Brasileiro (Lei nº 556 de 25 de Junho de 1850)**. Disponível em < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/10556-1850.htm > Acesso em 14 de Junho de 2014.

BRASIL, **Lei nº 2.180, de 5 de Fevereiro de 1954 (Lei Orgânica do Tribunal Marítimo)**. Disponível em < > Acesso em 15 de Junho de 2014.

BRASIL. **Lei nº 8.617 de 04 de Janeiro de 1993**). Disponível em < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/18617.htm > Acesso em 01 de Maio de 2014.

BRASIL. **Decreto nº 19.841, de 22 de outubro de 1945**. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/D19841.htm> Acesso em 28 de abril de 2014.

BRASIL. **Instrução Normativa da Receita Federal Brasileira nº 800, de 27 de Dezembro de 2007**. Disponível em < <http://www.receita.fazenda.gov.br/Legislacao/ins/2007/in8002007.htm> > Acesso em 14 de junho de 2014.

CAMPOS, Ingrid Zanella Andrade. **Direito Constitucional marítimo**. Curitiba: Juruá, 2011.

CASTRO JÚNIOR, Osvaldo Agripino. **Principais Aspectos do Direito Marítimo e sua Relação com a Lex Mercatoria e Lex Marítima**. Sequência (UFSC), v. 31, p. 195-226, 2010.

CASTRO JÚNIOR, Osvaldo Agripino. **Direito Marítimo, Lex Mercatoria e Lex Marítima: Breves Notas**. Cadernos da Escola de Direito e Relações Internacionais, Curitiba, 12: 84-101 vol. 1, 2010.

CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino; STELZER, Joana. . **Direito Marítimo: Proposta de conteúdo programático**. In: Conselho Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Direito - Tema: Direito, Sociobiodiversidade e Soberania na Amazônia, 2007, Manaus, Amazonas. Anais do XV Congresso Nacional do CONPEDI - Conselho

Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Direito. Florianópolis: Fundação Boiteux, 2007. p. 197-197.

CHAVES, Érico Lafranchi Camargo. **O Agente Marítimo: A Natureza Jurídica de atividade e sua responsabilidade por atos praticados por seus representados.** Artigo disponível em <http://www.costalafranchi.com/site/images/pdf/Agencia_Maritima_Natureza.pdf> Acesso em 13 de Junho de 2014.

COLLYER, Wesley O. **A importância do direito marítimo e da regulação dos transportes e portos para o desenvolvimento da logística.** Journal of Transport Literature, vol. 7, n. 1, pp. 194-201, 2013.

Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

Disponível em <http://www.fd.uc.pt/CI/CEE/OI/ISA/convencao_NU_direito_mar-PT.htm> Acesso em 11 de maio de 2014.

Convenção Sobre A Organização Marítima Internacional.

Disponível em <https://www.ccaimo.mar.mil.br/sites/default/files/Convencao_IMO_Pub_IMO_JB001E.pdf> Acesso em 31 de maio de 2014.

CREMONEZE, Paulo Henrique. **Prática de Direito Marítimo - O contrato de transporte marítimo e a responsabilidade civil do transportador.** 2. Ed. São Paulo: Quartier Latin, 2012.

DIAS, Steeve Beloni Corrêa Dielle. **Obrigação e Responsabilidade nos Contratos Internacionais de Fretamentos Marítimos e sua aplicação no Direito Brasileiro.** Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação, Pesquisa e Extensão em Direito, da Pontifícia Universidade Católica do Paraná. Curitiba, 2007.

Exemplo de Bill of lading. 2008.

Disponível em <<http://www.docstoc.com/docs/421918/congen-bill-of-lading-1994-conditi%C4%B1ons>> acesso em 14 de junho de 2014

Estatuto da Corte Internacional de Justiça (Nações Unidas). 1945.

Disponível em < http://www.fAAP.br/responsabilidadesocial/pdf/carta_onu.pdf> acesso em 18 de abril de 2014.

Exemplo de Carta partida Baltim. 2001.

Disponível em

<https://www.bimco.org/~media/Chartering/Document_Samples/Time_Charter_Parties/Sample_Copy_BALTIME1939Revised2001.aspx> acesso em 14 de junho de 2014

Exemplo de Conhecimento de embarque. 2012.

Disponível em <<http://www.docstoc.com/docs/132974157/Shipper-TRANSMARINE>> acesso em 05 de junho de 2014

FERNANDES, Paulo Campos; LEITÃO, Walter de Sá. **Contratos de Afretamento à luz dos direitos inglês e brasileiro.** Rio de Janeiro: Renovar, 2007.

FERREIRA, Milena. **Aspectos Jurídicos das responsabilidades do Agente Marítimo.** Monografia apresentada ao programa de graduação de Direito para a Universidade do Vale do Itajaí. Itajaí, 2006.

FERREIRA JÚNIOR, Jeovah Gomes. **A avaria no Direito Marítimo brasileiro e nas regras internacionais.** 2000. 77 p. Monografia apresentada à banca examinadora da Faculdade de Direito da Universidade Católica de Santos. Santos.

FONSECA, Luiz Henrique Pereira da. **Organização Marítima Internacional (IMO): visão política de um organismo especializado das Nações Unidas.** Brasília: IPRI, 1989.

GIBERTONI, Carla Adriana Comitê. **Teoria e Prática do Direito Marítimo.** 2. Ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2005.

GONÇALVES, Alcindo; RODRIGUES, Gilberto M. A. **Direito do petróleo e gás: aspectos ambientais e internacionais**. Santos: Editora Universitária Leopoldianum, 2007.

GOYOS, Durval de Noronha. **A Convenção de Montego Bay sobre os espaços marítimos**. Última Estância, 2011. Disponível em <http://ultimainstancia.uol.com.br/conteudo/colunas/3131/a+convencao+de+montego+bay+sobre+os+espacos+maritimos.shtml> Acesso em 11 de maio de 2014

GUTIER, Murillo Sapia. **Introdução ao Direito internacional público**. Uberaba: 2011.

Disponível em <http://murillogutier.com.br/wp-content/uploads/2012/02/INTRODU%C3%87%C3%83O-AO-DIREITO-INTERNACIONAL-MURILLO-SAPIA-GUTIER.pdf> Acesso em 18 de abril de 2014

KEEDI, Samir. **Transportes, Unitização e Seguros Internacionais de Carga**. 5ª Ed. São Paulo: Aduaneiras. 2011.

MAGALHÃES, José Carlos de. **Direito Econômico Internacional – Tendências e Perspectivas**. Editora: Juruá. Curitiba. 2008.

MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo Vol. I: Teoria Geral**. 4ª Edição. Barueri: Editora Manole, 2013.

MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo Vol. II: Vendas Marítimas**. 2ª. Edição. Barueri: Editora Manole, 2013.

MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Desenvolvimento sustentável e transportes marítimos**. Direitos Fundamentais e Democracia. Artigo apresentado à Revista Direitos Fundamentais & Democracia. 2007. Disponível em <http://revistaeletronicardfd.unibrasil.com.br>

MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Incoterms 2010**. Artigo apresentado ao site Âmbito Jurídico. Rio Grande, 2011. Disponível em <http://www.ambito->

juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=8987 >
Acesso em 07 de junho de 2014.

MATTOS, Adherbal Meira. **O novo direito do mar**. Rio de Janeiro: Renovas, 1996.

MUNIZ, Ani Karini Rodrigues. **A relação entre o direito público e o direito Marítimo: conceitos fundamentais**. Monografia apresentada ao Programa de pós-graduação em Direito Público da Universidade Cândido Mendes. Lisboa, 2013.

NASSER, Salem Hikmat. **Fontes e normas do direito internacional: um estudo sobre a soft law**. 1. ed. São Paulo: Atlas, 2005.

OLIVEIRA, Leonardo Ohlogge. **Arbitragem e Direito Marítimo**. Artigo extraído do terceiro capítulo do Trabalho de Conclusão de Curso em Ciências Jurídicas Sociais, requisito para obtenção do título de Bacharel em Direito pela Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, intitulado “Contratos Internacionais de Transporte Marítimo de Cargas e a Aplicação da Arbitragem”. Porto Alegre, 2010.

PIMENTA, Matusalém Gonçalves. **Processo marítimo: formalidades e tramitação**. 2. Ed. Barueri: Manole, 2013.

PINA, Anderson Soares de. **Logística em Comércio Exterior com ênfase em Transporte Internacional de Cargas**. Monografia apresentada ao Programa de pós-graduação em Docência do Ensino Superior da Universidade Cândido Mendes. Rio de Janeiro, 2007.

PINTO, Mariana Rebello dos Santos. **Contratos de Afretamento à Luz do Common Law**. Monografia apresentada ao Departamento de Direito da Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2007.

POLIS, Mário César Barreto. **A Utilização dos Incoterms conforma a Legislação Brasileira**. Artigo apresentado a 10º Congresso da Pós-graduação da Mostra Acadêmica da Universidade Metodista de Piracicaba (UNIMEP). 2012. Disponível em

< <http://www.unimep.br/phpg/mostracademica/anais/10mostra/5/146.pdf> > Acesso em 07 de junho de 2014.

PORTELA, Paulo Henrique Gonçalves. **Direito Internacional Público e Privado**. 4. ed. Salvador: Juspodivm, 2012.

PORTO, Marina. **A Responsabilidade Contratual do Transportador Marítimo Internacional**. Artigo extraído do Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como requisito parcial para à obtenção do de Bacharel em Ciências Jurídicas e Sociais pela Faculdade de Direito da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2007. Disponível em: < http://www3.pucrs.br/pucrs/files/uni/poa/direito/graduacao/tcc/tcc2/trabalhos2007_2/Mariana_Porto.pdf > Acesso em 15 de Junho de 2014.

PRADO, Pablyne. **Fontes do Direito**. 2008. Disponível em < <http://www.egov.ufsc.br/portal/sites/default/files/anexos/9875-9874-1-PB.pdf> > Acesso em 20 de abril de 2014

RODRIGUES, Leonardo. **Responsabilidade Civil do Transportador Marítimo**. Artigo Científico apresentado como exigência de Conclusão de Curso de Pós-Graduação Latu Sensu da Escola da Magistratura do Estado do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2012. Disponível em: < http://www.emerj.tjrj.jus.br/paginas/trabalhos_conclusao/1semestre2012/trabalhos_12012/leonardorodrigues.pdf > Acesso em 15 de Junho de 2014.

SANTOS, Herez. **Introdução ao Direito Marítimo**. In: Boletim Jurídico. 2003. Disponível em < <http://www.boletimjuridico.com.br/doutrina/texto.asp?id=44> > Acesso em 15 de Maio de 2014.

SEITENFUS, Ricardo. **Manual das Organizações Internacionais**. Porto Alegre: Livraria do Advogado Editora, 2012.

SILVEIRA, Marcos Machado da. **Guia para Afretamento de Embarcações**. 1ª Edição. Edição do Auto: Niterói. 2013.

Site oficial da Organização das Nações Unidas. **A ONU e o direito internacional**. 2014.

Disponível em <<http://www.onu.org.br/a-onu-em-acao/a-onu-e-o-direito-internacional/>> Acesso em 16 de abril de 2014

Site oficial da Organização Marítima Internacional (International Maritime Organization – IMO). Disponível em <<http://www.imo.org/Pages/home.aspx>> Acesso em 05 de junho de 2014.

SOUZA, Gustavo Moreira de; ROBLES, Leo Tadeu. **O Mercado de Transporte Marítimo de Navios Tramp e sua importância no Porto de Santos**. Artigo apresentado ao XXX Encontro Nacional de Engenharia de Produção. São Carlos, 2010.

International Chamber of Commerce (ICC).

Disponível em <<http://www.iccwbo.org/>> Acesso em 07 de junho de 2014.

VIEIRA, Guilherme Bergmann Borges; PASA, Giovana Savitri; ARENHART, Eder Jacques. **A Atuação de um Internacional Freight Forwarder pela ótica dos usuários**. Artigo disponível em <<http://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/31418/000681821.pdf>> Acesso em 12 de Junho de 2014.

ZANIN, Renata Baptista. **O Direito do mar e a legislação brasileira: a influência da convenção de montego bay na constituição federal**. Revista Brasileira de Direito Constitucional – RBDC n. 16 – jul./dez, 2010.

ANEXO 1 – OS INCOTERMS 2010

- a) EXW (Ex Works) - O vendedor coloca a mercadoria à disposição do comprador no seu domicílio, no prazo estabelecido, sem o desembarço para exportação e sem contato com o transportador, sendo utilizado em todos os modais;
- b) FCA (Free Carrier) - O vendedor completa sua responsabilidade quando entrega a mercadoria, desembarçada para a exportação, ao transportador ou a outra pessoa indicada pelo comprador, no local nomeado do país de origem ou embarque, sendo utilizado em todos os modais;
- c) FAS (Free Alongside Ship) - O vendedor completa sua responsabilidade no momento em que a mercadoria é colocada, já desembarçada, ao longo do costado do navio transportador indicado pelo comprador, no cais ou em embarcações utilizadas para esse fim no porto de embarque nomeado pelo comprador, sendo utilizado apenas no modal marítimo;
- d) FOB (Free on Board) - O vendedor encerra suas responsabilidades quando a mercadoria, desembarçada para a exportação, é entregue, arrumada, a bordo do navio no porto de embarque, ambos indicados pelo comprador, na data ou dentro do período acordado, sendo utilizado apenas no modal marítimo;
- e) CFR (Cost and Freight) - Além de arcar com obrigações e riscos previstos para o termo FOB, o vendedor contrata e paga frete e custos necessários para levar a mercadoria até o porto de destino combinado, sendo utilizado apenas no modal marítimo;
- f) CIF (Cost, Insurance and Freight) - Além de arcar com obrigações e riscos previstos para o termo FOB, o vendedor contrata e paga frete, custos e seguro relativos ao transporte da mercadoria até o porto de destino combinado, sendo utilizado apenas no modal marítimo;
- g) CPT (Carrier paid to) - Além de arcar com obrigações e riscos previstos para o termo FCA, o vendedor contrata e paga frete e custos necessários para levar a mercadoria até o local de destino combinado, sendo utilizado em todos os modais;
- h) CIP (Carriage and Insurance paid to) - Além de arcar com obrigações e riscos previstos para o termo FCA, o vendedor contrata e paga frete, custos e seguro relativos ao transporte da mercadoria até o local de destino combinado, sendo utilizado em todos os modais;
- i) DAT (Delivered at Terminal) - O vendedor completa suas responsabilidades quando a mercadoria é colocada à disposição do comprador, dentro do período acordado, num terminal de destino nomeado, descarregada do veículo transportador, mas não desembarçada para importação, sendo utilizado em todos os modais;
- j) DAP (Delivered at Place) - O vendedor completa suas responsabilidades quando a mercadoria é colocada à disposição do comprador, dentro do período acordado, num terminal de destino nomeado, descarregada do veículo transportador, mas não desembarçada para importação, sendo utilizado em todos os modais;

k) DDP (Delivered Duty Paid) - O vendedor completa suas responsabilidades quando a mercadoria é colocada à disposição do comprador, dentro do período acordado, no local de destino designado no país importador, não descarregada do meio de transporte. O vendedor, além do desembaraço, assume todos os riscos e custos, inclusive impostos, taxas e outros encargos incidentes na importação, sendo utilizado em todos os modais. (POLIS, 2012, p. 2)

ANEXO 2 – CONHECIMENTO DE EMBARQUE (*BILL OF LADING*)

CODE NAME: "CONGENBILL" . EDITION 1994

Shipper

BILL OF LADING B/L No.

TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES

Reference No.

Consignee



TRANSMARINE

5 Soi Saisin, Prachachuen Rd., Bangsue, Bangkok 10800 Thailand
T: +66 (0) 2922-3228-9 F: +66 (0) 2922-3226
E: info@transmarine.co.th

WWW.TRANSMARINE.CO.TH

Notify address

Vessel

Port of loading

Port of discharge

Shipper's description of goods

Gross weight

(of which on deck at Shipper's risk; the Carrier not
being responsible for loss or damage howsoever arising)

<p>Freight payable as per CHARTER-PARTY dated</p> <p>FREIGHT ADVANCE. Received on account of freight:</p> <p>Time used for loading.....days.....hours</p>	<p>SHIPPED at the Port of loading in apparent good order and condition on board the Vessel for carriage to the Port of Discharge or so near thereto as she may safely get the goods specified above.</p> <p>Weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown.</p> <p>IN WITNESS whereof the Master or Agent of the said Vessel has signed the number of Bills of Lading indicated below all of this tenor and date, Any one of which being accomplished the others shall be void.</p> <p>FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF</p>
<p>Freight payable at</p>	<p>Place and date of issue</p>

BILL OF LADING

TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES
CODE NAME: "CONGENBILL"
EDITION 1994
ADOPTED BY
THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL (BINCO)

Page 1

Conditions of Carriage

- (1) All terms and conditions, liberties and exceptions of the Charter Party, dated as overleaf, including the, Law and arbitration clause, are herewith incorporated.

(2) General Paramount Clause.

- (a) The Hague Rules contained in the International Convention for the unification of certain rules relating to Bills of lading, dated Brussels the 25th August 1924 as enacted in the country of shipment, shall apply to this Bill of Lading. When no such enactment is in force in the country of shipment, the corresponding legislation of the country of destination shall apply, but in respect of shipments to which no such enactments are compulsorily applicable, the terms of the said Convention shall apply.
- (b) Trades where Hague-Visby Rules apply.
In trades where the international Brussels Convention 1924 as amended by the Protocol signed at Brussels on February 23rd 1968 - the Hague - Visby Rules - apply compulsorily, the provisions of the respective legislation shall apply to this Bill of Lading.
- (c) The carrier shall in no case be responsible for loss of or damage to the cargo, howsoever arising prior to loading into and after discharge from the vessel or while the cargo is in the charge of another carrier, nor in respect of deck cargo or live animals .

(3) General Average.

General Average shall be adjusted, stated and settled according to York - Antwerp rules 1994, or any subsequent modification thereof, in London unless another place is agreed in the Charter Party.

Cargo's contribution to General Average shall be paid to the Carrier even when such average is the result of a fault, neglect or error of the Master, Pilot or Crew. The Charterers, Shippers and Consignees expressly renounce the Belgian Commercial Code, Part II, Art. 148.

(4) New Jason Clause.


In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequence of which, the Carrier is not responsible, by statute, contract or otherwise, the cargo, shippers, consignees or the owners of the cargo shall contribute with the Carrier in General Average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a General Average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and especial charges incurred in respect of the cargo. If a salving vessel is owned or operated by the Carrier, salvage shall be paid for as fully as if the said salving vessel or vessels belonged to strangers. Such deposit as the Carrier, or his agents, may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the cargo, shippers, consignees or owners of the goods to the Carrier before delivery.

(5) Both-to-Blame Collision Clause.

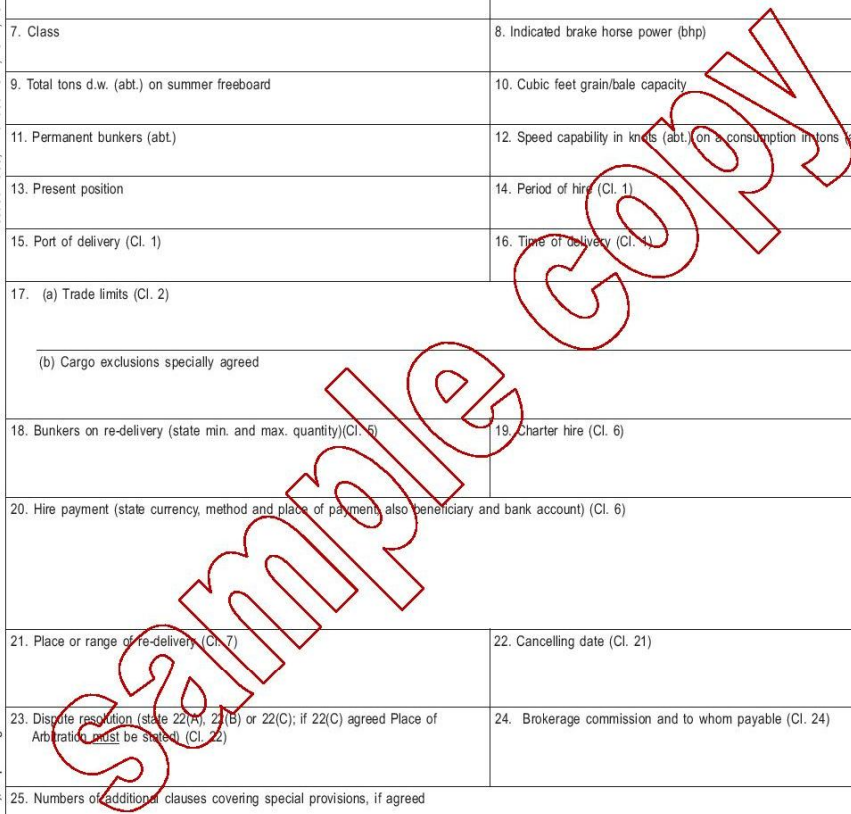
If the vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and any act, neglect or default of the Master, Mariner Pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the vessel, the owners of the cargo carried hereunder will indemnify the carrier against all loss or liability to the other or non-carrying vessel or her owners in so far as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of said cargo, paid or payable by the other or non-carrying vessel or her owners to the owners of said cargo and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying vessel or her owners as part of their claim against the carrying vessel or the carrier.
The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those in charge of any vessel or vessels or objects other than, or in addition to, the colliding vessels or objects are at fault in respect of a collision or contact.

For particulars of cargo, freight, destination, etc., see overleaf.

ANEXO 3 – CARTA PARTIDA (CHARTER PARTY)

1. Shipbroker	BIMCO UNIFORM TIME-CHARTER (AS REVISED 2001) CODE NAME: "BALTIME 1939"
	 <small>PART I</small>
	2. Place and Date of Charter
3. Owners/Place of business	4. Charterers/Place of business
5. Vessel's Name	6. GT/NT
7. Class	8. Indicated brake horse power (bhp)
9. Total tons d.w. (abt.) on summer freeboard	10. Cubic feet grain/bale capacity
11. Permanent bunkers (abt.)	12. Speed capability in knots (abt.) on a consumption in tons (abt.) of
13. Present position	14. Period of hire (Cl. 1)
15. Port of delivery (Cl. 1)	16. Time of delivery (Cl. 1)
17. (a) Trade limits (Cl. 2)	
(b) Cargo exclusions specially agreed	
18. Bunkers on re-delivery (state min. and max. quantity)(Cl. 5)	19. Charter hire (Cl. 6)
20. Hire payment (state currency, method and place of payment, also beneficiary and bank account) (Cl. 6)	
21. Place or range of re-delivery (Cl. 7)	22. Cancelling date (Cl. 21)
23. Dispute resolution (state 22(A), 22(B) or 22(C); if 22(C) agreed Place of Arbitration must be stated) (Cl. 22)	24. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 24)
25. Numbers of additional clauses covering special provisions, if agreed	
<p>It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter which shall include PART I as well as PART II. In the event of a conflict of conditions, the provisions of PART I shall prevail over those of PART II to the extent of such conflict.</p>	
Signature (Owners)	Signature (Charterers)

Issued 1909; Amended 1911; 1912; 1920; 1920; 1939; 1950; 1974; and 2001
 Copyright, published by The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), Copenhagen



Printed and sold by Fr. G. Knudtzons Bogtrykkeri A/S, Vallensbaekvej 61, DK-2625 Vallensbaek, Fax: +45 4366 0701

PART II
“BALTIME 1939” Uniform Time-Charter (as revised 2001)

<p>It is agreed between the party mentioned in Box 3 as Owners of the Vessel named in Box 5 of the gross/net tonnage indicated in Box 6, classed as stated in Box 7 and of indicated brake horse power (bhp) as stated in Box 8, carrying about the number of tons deadweight indicated in Box 9 on summer freeboard inclusive of bunkers, stores and provisions, having as per builder's plan a cubic-foot grain/bale capacity as stated in Box 10, exclusive of permanent bunkers, which contain about the number of tons stated in Box 11, and fully loaded capable of steaming about the number of knots indicated in Box 12 in good weather and smooth water on a consumption of about the number of tons fuel oil stated in Box 12, now in position as stated in Box 13 and the party mentioned as Charterers in Box 4, as follows:</p> <p>1. Period/Port of Delivery/Time of Delivery The Owners let, and the Charterers hire the Vessel for a period of the number of calendar months indicated in Box 14 from the time (not a Sunday or a legal Holiday unless taken over) the Vessel is delivered and placed at the disposal of the Charterers between 9 a.m. and 6 p.m., or between 9 a.m. and 2 p.m. if on Saturday, at the port stated in Box 15 in such available berth where she can safely lie always afloat, as the Charterers may direct, the Vessel being in every way fitted for ordinary cargo service. The Vessel shall be delivered at the time indicated in Box 16.</p> <p>2. Trade The Vessel shall be employed in lawful trades for the carriage of lawful merchandise only between safe ports or places where the Vessel can safely lie always afloat within the limits stated in Box 17. No live stock nor injurious, inflammable or dangerous goods (such as acids, explosives, calcium carbide, ferro silicon, naphtha, motor spirit, tar, or any of their products) shall be shipped.</p> <p>3. Owners' Obligations The Owners shall provide and pay for all provisions and wages, for insurance of the Vessel, for all deck and engine-room stores and maintain her in a thoroughly efficient state in hull and machinery during service. The Owners shall provide winchmen from the crew to operate the Vessel's cargo handling gear, unless the crew's employment conditions or local union or port regulations prohibit this, in which case qualified shore-winchmen shall be provided and paid for by the Charterers.</p> <p>4. Charterers' Obligations The Charterers shall provide and pay for all fuel oil, port charges, pilotages (whether compulsory or not), canal steersmen, boatage, lights, tug-assistance, consular charges (except those pertaining to the Master, officers and crew), canal, dock and other dues and charges, including any foreign general municipality or state taxes, also all dock, harbour and tonnage dues at the ports of delivery and re-delivery (unless incurred through cargo carried before delivery or after re-delivery), agencies, commissions, also shall arrange and pay for loading, trimming, stowing (including dunnage and shifting boards, excepting any already on board), unloading, weighing, tallying and delivery of cargoes, surveys on hatches, meals supplied to officials and men in their service and all other charges and expenses whatsoever including detention and expenses through quarantine (including cost of fumigation and disinfection). All ropes, slings and special runners actually used for loading</p>	<p>1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66</p>	<p>and discharging and any special gear, including special ropes and chains required by the custom of the port for mooring shall be for the Charterers' account. The Vessel shall be fitted with winches, derricks, wheels and ordinary runners capable of handling lifts up to 2 tons.</p> <p>5. Bunkers The Charterers at port of delivery and the Owners at port of re-delivery shall take over and pay for all fuel oil remaining in the Vessel's bunkers at current price at the respective ports. The Vessel shall be re-delivered with not less than the number of tons and not exceeding the number of tons of fuel oil in the Vessel's bunkers stated in Box 18.</p> <p>6. Hire The Charterers shall pay as hire the rate stated in Box 19 per 30 days, commencing in accordance with Clause 1 until her re-delivery to the Owners. Payment of hire shall be made in cash, in the currency stated in Box 20, without discount, every 30 days, in advance, and in the manner prescribed in Box 20. In default of payment the Owners shall have the right of withdrawing the Vessel from the service of the Charterers, without noting any protest and without interference by any court or any other formality whatsoever and without prejudice to any claim the Owners may otherwise have on the Charterers under the Charter.</p> <p>7. Re-delivery The Vessel shall be re-delivered on the expiration of the Charter in the same good order as when delivered to the Charterers (fair wear and tear excepted) at an ice-free port in the Charterers' option at the place or within the range stated in Box 21, between 9 a.m. and 6 p.m., and 9 a.m. and 2 p.m. on Saturday, but the day of re-delivery shall not be a Sunday or legal Holiday. The Charterers shall give the Owners not less than ten days notice at which port and on about which day the Vessel will be re-delivered. Should the Vessel be ordered on a voyage by which the Charter period will be exceeded the Charterers shall have the use of the Vessel to enable them to complete the voyage, provided it could be reasonably calculated that the voyage would allow redelivery about the time fixed for the termination of the Charter, but for any time exceeding the termination date the Charterers shall pay the market rate if higher than the rate stipulated herein.</p> <p>8. Cargo Space The whole reach and burthen of the Vessel, including lawful deck-capacity shall be at the Charterers' disposal, reserving proper and sufficient space for the Vessel's Master, officers, crew, tackle, apparel, furniture, provisions and stores.</p> <p>9. Master The Master shall prosecute all voyages with the utmost despatch and shall render customary assistance with the Vessel's crew. The Master shall be under the orders of the Charterers as regards employment, agency, or other arrangements. The Charterers shall indemnify the Owners against all consequences or liabilities arising from the Master, officers or Agents signing Bills of Lading or other documents or otherwise complying with such orders, as well as from any irregularity in the Vessel's papers or for overcarrying goods. The Owners shall not be responsible for shortage, mixture, marks, nor for number of pieces or packages, nor for damage to or claims on cargo caused by bad stowage or otherwise. If</p>	<p>67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100 101 102 103 104 105 106 107 108 109 110 111 112 113 114 115 116 117 118 119 120 121 122 123 124 125 126 127 128 129 130 131</p>
---	---	--	---

PART II
"BALTIME 1939" Uniform Time-Charter (as revised 2001)

the Charterers have reason to be dissatisfied with the	132	able on account of ice to reach the place or to get out	198
conduct of the Master or any officer, the Owners, on	133	after having completed loading or discharging. The	199
receiving particulars of the complaint, promptly to	134	Vessel shall not be obliged to force ice. If on account of	200
investigate the matter, and, if necessary and practicable,	135	ice the Master considers it dangerous to remain at the	201
to make a change in the appointments.	136	loading or discharging place for fear of the Vessel being	202
10. Directions and Logs	137	frozen in and/or damaged, he has liberty to sail to a	203
The Charterers shall furnish the Master with all	138	convenient open place and await the Charterers' fresh	204
instructions and sailing directions and the Master shall	139	instructions. Unforeseen detention through any of above	205
keep full and correct logs accessible to the Charterers	140	causes shall be for the Charterers' account.	206
or their Agents.	141		
11. Suspension of Hire etc.	142	15. Loss of Vessel	207
(A) In the event of drydocking or other necessary	143	Should the Vessel be lost or missing, hire shall cease	208
measures to maintain the efficiency of the Vessel,	144	from the date when she was lost. If the date of loss	209
deficiency of men or Owners' stores, breakdown of	145	cannot be ascertained half hire shall be paid from the	210
machinery, damage to hull or other accident, either	146	date the Vessel was last reported until the calculated	211
hindering or preventing the working of the Vessel and	147	date of arrival at the destination. Any hire paid in advance	212
continuing for more than twenty-four consecutive hours,	148	shall be adjusted accordingly.	213
no hire shall be paid in respect of any time lost thereby	149		
during the period in which the Vessel is unable to perform	150	16. Overtime	214
the service immediately required. Any hire paid in	151	The Vessel shall work day and night if required. The	215
advance shall be adjusted accordingly.	152	Charterers shall refund the Owners their outlays for all	216
(B) In the event of the Vessel being driven into port or to	153	overtime paid to officers and crew according to the hours	217
anchorage through stress of weather, trading to shallow	154	and rates stated in the Vessel's articles.	218
harbours or to rivers or ports with bars or suffering an	155		
accident to her cargo, any detention of the Vessel and/or	156	17. Lien	219
expenses resulting from such detention shall be for the	157	The Owners shall have a lien upon all cargoes and	220
Charterers' account even if such detention and/or	158	sub-freights belonging to the Time-Charterers and any	221
expenses, or the cause by reason of which either is	159	Bill of Lading freight for all claims under this Charter,	222
incurred, be due to, or be contributed to by, the	160	and the Charterers shall have a lien on the Vessel for all	223
negligence of the Owners' servants.	161	moneys paid in advance and not earned.	224
12. Responsibility and Exemption	162	18. Salvage	225
The Owners only shall be responsible for delay in	163	All salvage and assistance to other vessels shall be for	226
delivery of the Vessel or for delay during the currency of	164	the Owners and the Charterers' equal benefit after	227
the Charter and for loss or damage to goods onboard, if	165	deducting the Master's, officers' and crew's proportion	228
such delay or loss has been caused by want of due	166	and all legal and other expenses including hire paid	229
diligence on the part of the Owners or their Manager in	167	under the charter for time lost in the salvage, also repairs	230
making the Vessel seaworthy and fitted for the voyage,	168	of damage and fuel oil consumed. The Charterers shall	231
or any other personal act or omission or default of the	169	be bound by all measures taken by the Owners in order	232
Owners or their Manager. The Owners shall not be	170	to secure payment of salvage and to fix its amount.	233
responsible in any other case nor for damage or delay	171		
whatsoever and howsoever caused even if caused by	172	19. Sublet	234
the neglect or default of their servants. The Owners shall	173	The Charterers shall have the option of subletting the	235
not be liable for loss or damage arising or resulting	174	Vessel, giving due notice to the Owners, but the original	236
from strikes, lock-outs or stoppage or restraint of labour	175	Charterers shall always remain responsible to the	237
(including the Master, officers or crew) whether partial	176	Owners for due performance of the Charter.	238
or general. The Charterers shall be responsible for loss	177		
or damage caused to the Vessel or to the Owners by	178	20. War ("Conwartime 1993")	239
goods being loaded contrary to the terms of the Charter	179	(A) For the purpose of this Clause, the words:	240
or by improper or careless bunkering or loading, stowing	180	(i) Owners shall include the shipowners, bareboat	241
or discharging of goods or any other improper or	181	charterers, disponent owners, managers or other	242
negligent act on their part or that of their servants.	182	operators who are charged with the management of the	243
		Vessel, and the Master; and	244
		(ii) War Risks shall include any war (whether actual or	245
		threatened), act of war, civil war, hostilities, revolution,	246
		rebellion, civil commotion, warlike operations, the laying	247
		of mines (whether actual or reported), acts of piracy,	248
		acts of terrorists, acts of hostility or malicious damage,	249
		blockades (whether imposed against all vessels or	250
		imposed selectively against vessels of certain flags or	251
		ownership, or against certain cargoes or crews or	252
		otherwise howsoever), by any person, body, terrorist or	253
		political group, or the Government of any state	254
		whatsoever, which, in the reasonable judgement of the	255
		Master and/or the Owners, may be dangerous or are	256
		likely to be or to become dangerous to the Vessel, her	257
		cargo, crew or other persons on board the Vessel.	258
		(B) The Vessel, unless the written consent of the Owners	259
		be first obtained, shall not be ordered to or required to	260
		continue to or through, any port, place, area or zone	261
		(whether of land or sea), or any waterway or canal, where	262
13. Advances	183		
The Charterers or their Agents shall advance to the	184		
Master, if required, necessary funds for ordinary	185		
disbursements for the Vessel's account at any port	186		
charging only interest at 6 per cent. p.a., such advances	187		
shall be deducted from hire.	188		
14. Excluded Ports	189		
The Vessel shall not be ordered to nor bound to enter:	190		
(A) any place where fever or epidemics are prevalent or	191		
to which the Master, officers and crew by law are not	192		
bound to follow the Vessel;	193		
(B) any ice-bound place or any place where lights,	194		
lightships, marks and buoys are or are likely to be	195		
withdrawn by reason of ice on the Vessel's arrival or	196		
where there is risk that ordinarily the Vessel will not be	197		

PART II
"BALTIME 1939" Uniform Time-Charter (as revised 2001)

it appears that the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, may be, or are likely to be, exposed to War Risks. Should the Vessel be within any such place as aforesaid, which only becomes dangerous, or is likely to be or to become dangerous, after her entry into it, she shall be at liberty to leave it.

(C) The Vessel shall not be required to load contraband cargo, or to pass through any blockade, whether such blockade be imposed on all vessels, or is imposed selectively in any way whatsoever against vessels of certain flags or ownership, or against certain cargoes or crews or otherwise howsoever, or to proceed to an area where she shall be subject, or is likely to be subject to a belligerent's right of search and/or confiscation.

(D) (i) The Owners may effect war risks insurance in respect of the Hull and Machinery of the Vessel and their other interests (including, but not limited to, loss of earnings and detention, the crew and their Protection and Indemnity Risks), and the premiums and/or calls therefor shall be for their account.

(ii) If the Underwriters of such insurance should require payment of premiums and/or calls because, pursuant to the Charterers' orders, the Vessel is within, or is due to enter and remain within, any area or areas which are specified by such Underwriters as being subject to additional premiums because of War Risks, then such premiums and/or calls shall be reimbursed by the Charterers to the Owners at the same time as the next payment of hire is due.

(E) If the Owners become liable under the terms of employment to pay to the crew any bonus or additional wages in respect of sailing into an area which is dangerous in the manner defined by the said terms, then such bonus or additional wages shall be reimbursed to the Owners by the Charterers at the same time as the next payment of hire is due.

(F) The Vessel shall have liberty:-

(i) to comply with all orders, directions, recommendations or advice as to departure, arrival, routes, sailing in convoy, ports of call, stoppages, destinations, discharge of cargo, delivery, or in any other way whatsoever, which are given by the Government of the Nation under whose flag the Vessel sails, or other Government to whose laws the Owners are subject, or any other Government, body or group whatsoever acting with the power to compel compliance with their orders or directions;

(ii) to comply with the order, directions or recommendations of any war risks underwriters who have the authority to give the same under the terms of the war risks insurance;

(iii) to comply with the terms of any resolution of the Security Council of the United Nations, any directives of the European Community, the effective orders of any other Supranational body which has the right to issue and give the same, and with national laws aimed at enforcing the same to which the Owners are subject, and to obey the orders and directions of those who are charged with their enforcement;

(iv) to divert and discharge at any other port any cargo or part thereof which may render the Vessel liable to confiscation as a contraband carrier;

(v) to divert and call at any other port to change the crew or any part thereof or other persons on board the Vessel when there is reason to believe that they may be subject to internment, imprisonment or other sanctions.

(G) If in accordance with their rights under the foregoing provisions of this Clause, the Owners shall refuse to proceed to the loading or discharging ports, or any one or more of them, they shall immediately inform the Charterers. No cargo shall be discharged at any alternative port without first giving the Charterers notice of the Owners' intention to do so and requesting them to nominate a safe port for such discharge. Failing such nomination by the Charterers within 48 hours of the receipt of such notice and request, the Owners may discharge the cargo at any safe port of their own choice.

(H) If in compliance with any of the provisions of sub-clauses (B) to (G) of this Clause anything is done or not done, such shall not be deemed a deviation, but shall be considered as due fulfilment of this Charter.

21. Cancelling

Should the Vessel not be delivered by the date indicated in Box 22, the Charterers shall have the option of cancelling. If the Vessel cannot be delivered by the cancelling date, the Charterers, if required, shall declare within 48 hours after receiving notice thereof whether they cancel or will take delivery of the Vessel.

22. Dispute Resolution

(A) This Charter shall be governed by and construed in accordance with English law and any dispute arising out of or in connection with this Charter shall be referred to arbitration in London in accordance with the Arbitration Act 1996 or any statutory modification or re-enactment thereof save to the extent necessary to give effect to the provisions of this Clause.

The arbitration shall be conducted in accordance with the London Maritime Arbitrators Association (LMAA) Terms current at the time when the arbitration proceedings are commenced.

The reference shall be to three arbitrators. A party wishing to refer a dispute to arbitration shall appoint its arbitrator and send notice of such appointment in writing to the other party requiring the other party to appoint its own arbitrator within 14 calendar days of that notice and stating that it will appoint its arbitrator as sole arbitrator unless the other party appoints its own arbitrator and gives notice that it has done so within the 14 days specified. If the other party does not appoint its own arbitrator and give notice that it has done so within the 14 days specified, the party referring a dispute to arbitration may, without the requirement of any further prior notice to the other party, appoint its arbitrator as sole arbitrator and shall advise the other party accordingly. The award of a sole arbitrator shall be binding on both parties as if he had been appointed by agreement.

Nothing herein shall prevent the parties agreeing in writing to vary these provisions to provide for the appointment of a sole arbitrator.

In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of US\$50,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the LMAA Small Claims Procedure current at the time when the arbitration proceedings are commenced.

(B) This Charter shall be governed by and construed in accordance with Title 9 of the United States Code and the Maritime Law of the United States and any dispute arising out of or in connection with this Contract shall be referred to three persons at New York, one to be appointed by each of the parties hereto, and the third by the two so chosen; their decision or that of any two of them shall be final, and for the purposes of enforcing any award, judgement may be entered on an award by any court of competent jurisdiction. The proceedings shall be conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators, Inc.

PART II
"BALTIME 1939" Uniform Time-Charter (as revised 2001)

In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of US\$50,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the Shortened Arbitration Procedure of the Society of Maritime Arbitrators, Inc. current at the time when the arbitration proceedings are commenced.

*) (C) This Charter shall be governed by and construed in accordance with the laws of the place mutually agreed by the parties and any dispute arising out of or in connection with this Charter shall be referred to arbitration at a mutually agreed place, subject to the procedures applicable there.

(D) Notwithstanding (A), (B) or (C) above, the parties may agree at any time to refer to mediation any difference and/or dispute arising out of or in connection with this Charter.

In the case of a dispute in respect of which arbitration has been commenced under (A), (B) or (C) above, the following shall apply:-

(i) Either party may at any time and from time to time elect to refer the dispute or part of the dispute to mediation by service on the other party of a written notice (the Mediation Notice) calling on the other party to agree to mediation.

(ii) The other party shall thereupon within 14 calendar days of receipt of the Mediation Notice confirm that they agree to mediation, in which case the parties shall thereafter agree a mediator within a further 14 calendar days, failing which on the application of either party a mediator will be appointed promptly by the Arbitration Tribunal (the Tribunal) or such person as the Tribunal may designate for that purpose. The mediation shall be conducted in such place and in accordance with such procedure and on such terms as the parties may agree or, in the event of disagreement, as may be set by the mediator.

(iii) If the other party does not agree to mediate, that fact may be brought to the attention of the Tribunal and may be taken into account by the Tribunal when allocating the costs of the arbitration as between the parties.

(iv) The mediation shall not affect the right of either party to seek such relief or take such steps as it considers necessary to protect its interest.

(v) Either party may advise the Tribunal that they have agreed to mediation. The arbitration procedure shall continue during the conduct of the mediation but the Tribunal may take the mediation timetable into account when setting the timetable for steps in the arbitration.

(vi) Unless otherwise agreed or specified in the mediation terms, each party shall bear its own costs incurred in the mediation and the parties shall share equally the mediator's costs and expenses.

(vii) The mediation process shall be without prejudice and confidential and no information or documents disclosed during it shall be revealed to the Tribunal except to the extent that they are disclosable under the law and procedure governing the arbitration.

(Note: The parties should be aware that the mediation process may not necessarily interrupt time limits.)

(E) If Box 23 in Part I is not appropriately filled in, sub-clause (A) of this Clause shall apply. Sub-clause (D) shall apply in all cases.

*) (A), (B) and (C) are alternatives; indicate alternative agreed in Box 23.

23. General Average General Average shall be settled according to York/Antwerp Rules 1994 and any subsequent modification thereof. Hire shall not contribute to General Average.

24. Commission The Owners shall pay a commission at the rate stated in Box 24 to the party mentioned in Box 24 on any hire paid under the Charter, but in no case less than is necessary to cover the actual expenses of the Brokers and a reasonable fee for their work. If the full hire is not paid owing to breach of Charter by either of the parties the party liable therefor shall indemnify the Brokers against their loss of commission. Should the parties agree to cancel the Charter, the Owners shall indemnify the Brokers against any loss of commission but in such case the commission not to exceed the brokerage on one year's hire.

