

UNIVERSIDADE CATÓLICA DE SANTOS – UNISANTOS
MESTRADO EM DIREITO INTERNACIONAL

GUARACY DO NASCIMENTO MORAES

**A RESPONSABILIDADE CIVIL DAS PARTES DO CONTRATO DE
AFRETAMENTO MARÍTIMO DE VIAGENS IRREGULARES (*TRAMPS*) EM
DECORRÊNCIA DOS SINISTROS MARÍTIMOS**

Santos
2022

GUARACY DO NASCIMENTO MORAES

**A RESPONSABILIDADE CIVIL DAS PARTES DO CONTRATO DE
AFRETAMENTO MARÍTIMO DE LINHA IRREGULAR (*TRAMPS*) EM
DECORRÊNCIA DOS SINISTROS MARÍTIMOS**

Dissertação apresentada como requisito para a obtenção do título de Mestre em Direito Internacional, pela Universidade Católica de Santos sob a orientação do Prof. Dr. Daniel Freire e Almeida.

**Santos
2022**

M827r Moraes, Guaracy do Nascimento

A responsabilidade civil das partes do contrato de afretamento marítimo de viagens irregulares (Tramps) em decorrência dos marítimos / Guaracy do Nascimento Moraes ; orientador Daniel Freire e Almeida. -- 2022. 116 f.; 30 cm

Dissertação (mestrado) - Universidade Católica de Santos, Programa de Pós-Graduação stricto sensu em Direito Internacional, 2022
Inclui bibliografia

1. Direito marítimo. 2. Contrato de afretamento marítimo.
3. Responsabilidade (Direito). 4. Danos (Direito).
5. Tramps I.Almeida, Daniel Freire e. II. Título.

CDU: Ed. 1997 -- 34(043.3)

AGRADECIMENTOS

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

Ao Prof. Dr. Daniel Freire e Almeida 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 *Stricto Sensu* em Direito da Universidade Católica de Santos 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, minha avó 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 esposa, Carolina, pela compreensão, pela ajuda, pelo carinho e por estar sempre presente em todos os desafios de minha vida.

E, às minhas filhas, Clara e Íris, por representarem a maior demonstração de amor possível.

RESUMO

Desde os tempos antigos, o modal marítimo representa o maior meio de transporte de mercadorias entre os seus povos. Tal fato perdura até os dias atuais, tanto que, segundo a UNCTAD, esse meio de transporte é utilizado por 80% das mercadorias comercializadas no mundo. Nesse contexto, o direito marítimo regulamenta todas as operações mercantis que ocorrem sobre o domínio do mar. Atrelado a esse ramo da ciência jurídica internacional, o contrato de afretamento marítimo representa a materialização da forma como o transporte marítimo se operacionaliza no mundo. Esse contrato é formado entre duas partes, uma que estará obrigada a ceder a embarcação para uso da segunda, na qual usufruirá de tal embarcação para explorá-la comercialmente. Contudo, assim como acontece em muitas celebrações de contratos, podem acontecer interveniências que podem causar prejuízos a uma das partes, ainda mais no meio ambiente marítimo, cuja incidência de acidentes e sinistros são muito grandes, podendo causar prejuízos a uma das partes, ou a ambas, ou, inclusive, a terceiros. Destarte, o problema de pesquisa da presente dissertação é: como é distribuída a responsabilidade civil das partes do contrato de afretamento marítimo, no caso de intercorrências, acidentes ou danos causados às partes e/ou a terceiros, uma vez que a operação marítima representa altos riscos para esses participantes? Nesse sentido, o presente trabalho tem como foco analisar a insegurança jurídica acerca da determinação da responsabilidade civil das partes contratuais, em caso de acidentes, sinistros e avarias em geral. Assim, diante das inseguranças jurídicas e legislativas que estão relacionadas à responsabilidade civil desses atores, é necessário verificar se o contrato é o fator determinante para concretizar as obrigações e direitos das partes desse contrato. Para que seja possível suprir tal insegurança jurídica na delimitação das responsabilidades civis, há a hipótese de elencar todas as obrigações de cada parte no próprio contrato de afretamento marítimo; além disso, certas convenções internacionais já regulamentam a responsabilidade civil nesses contratos, assim como, a legislação interna dos países, como o Brasil, também apresenta dispositivos

jurídicos para regulamentar a responsabilidade civil. A presente pesquisa se relaciona com a linha de pesquisa do direito internacional econômico, haja vista que estuda os problemas referentes à contratos que possuem relação com o transporte transnacional de mercadoria. Ademais, o objetivo principal deste trabalho é demonstrar como que as partes desse contrato agem e assumem as suas respectivas responsabilidades, quando acontece algum dano que prejudique ambos ou terceiros. Para que seja possível atingir os objetivos da presente pesquisa, será adotada a metodologia qualitativa, por meio de análises bibliográficas nacionais e internacionais acerca de tal temática.

Palavras-chave: Direito Marítimo, Contrato de afretamento marítimo, Responsabilidade Civil, Sinistro, *Tramps*.

ABSTRACT

Since ancient times, the maritime ways represent the largest means of transportation of goods among its peoples. This fact persists to the present day, so much so that, according to UNCTAD, this means of transport is used by 80% of goods sold in the world. In this context, maritime law regulates all commercial operations that take place under the domain of the sea. Linked to this branch of international legal science, the maritime charter contract represents the materialization of the way in which maritime transport is operated in the world. This contract is formed between two parties, one that will be obliged to assign the vessel for use by the other one, in which it will use such vessel to explore it commercially. However, as it happens in many contracts, interventions can occur that can cause damage to one of the parties, even more in the maritime environment, whose incidence of accidents and averages are very high, which can cause damage to one of the parties, or to both, or even to third parties. Thus, the research's problem of this dissertation is: How is the civil liability of the parties to the maritime charter contract distributed, in case of complications, accidents or damages caused to the parties and/or to third parties, since the maritime operation represents high risks for these participants? In this sense, the present work focuses on analyzing the legal uncertainty regarding the determination of civil liability of the contractual parties, in case of accidents, claims and breakdowns in general. Thus, given the legal and legislative insecurities that are related to the civil liability of these actors, it is necessary to verify whether the contract is the determining factor to materialize the obligations and rights of the parties to this contract. To be able to overcome such legal uncertainty in the delimitation of civil liabilities, there is the possibility of listing all the obligations of each party in the maritime charter contract itself; in addition, certain international conventions already regulate civil liability in these contracts, as well as the domestic legislation of countries, such as Brazil, also presents legal provisions to regulate civil liability. This dissertation is related to the line of research of international economic law, given that it studies the problems related to contracts that are related to the transnational transport

of goods. In addition, the main objective of this work is to demonstrate how the parties to this contract act and assume their respective responsibilities, when any damage occurs that harms both or third parties. To achieve the objectives of this research, a qualitative methodology will be adopted, through national and international bibliographic analyzes on this theme.

Keywords: Maritime Law, maritime charter contract, civil liability, casualty, *tramps*.

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Principais convenções da IMO relacionadas com a segurança marítima e com a prevenção da poluição para o transporte marítimo mercante.....	34
Tabela 2: Diferença dos contratos de Afretamento.....	65
Tabela 3: Sino South America Service.....	67
Tabela 4: Cargas transportadas pelos navios de linhas não regulares de longo curso britânicas (1935).....	69
Tabela 5: Diferença da responsabilidade civil contratual e extracontratual.....	85
Tabela 6: BIMCO's Stevedore Damage Clauses.....	91

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Navio de carga geral.....	51
Figura 2: Navio porta contêiner.....	51
Figura 3: Navio roll-on-roll-off.....	52
Figura 4: Navio frigorífico.....	52
Figura 5: Navios graneleiros.....	53
Figura 6: Navio tanque.....	53
Figura 7: Navio porta-barcaça.....	54

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	12
1. DIREITO MARÍTIMO INTERNACIONAL	16
1.1. Aspectos conceituais e Evolução Histórica	16
1.2. Domínio público internacional e o Direito do mar	24
1.3. A Organização Marítima Internacional	28
1.4. Os <i>incoterms</i>	36
1.5. Os personagens do Direito Marítimo Privado	40
2. O CONTRATO DE AFRETAMENTO MARÍTIMO	47
2.1. Aspectos Gerais	47
2.2. Navios Mercantes	50
<u>2.2.1.</u> Navios de carga geral	50
<u>2.2.2.</u> Navios porta-contêineres	51
<u>2.2.3.</u> Navios Roll-On-Roll-Off	51
<u>2.2.4.</u> Navios frigoríficos	52
<u>2.2.5.</u> Navios graneleiros	52
<u>2.2.6.</u> Navios tanques	53
<u>2.2.7.</u> Navios porta-barcaça	53
2.3. Natureza jurídica do contrato de afretamento marítimo	54
2.4. Partes contratantes	59
2.5. Tipos de contrato de afretamento	61
<u>2.5.1.</u> Afretamento a casco nu	62
<u>2.5.2.</u> Afretamento por tempo	63
<u>2.5.3.</u> Afretamento por viagem	64
<u>2.5.4.</u> Afretamento total e parcial	65
2.6. Navegação marítima <i>tramp</i>	66
3. RESPONSABILIDADE CIVIL NOS CONTRATOS DE AFRETAMENTO MARÍTIMO	72
3.1. Sinistros marítimos	72
3.2. Responsabilidade civil contratual nos contratos de afretamento marítimo	78

3.3. Responsabilidade civil extracontratual nos contratos de afretamento marítimo	84
3.4. Responsabilidade civil perante terceiros referente aos contratos de afretamento marítimo.....	88
3.5. Legislação interna e internacional tocante à responsabilidade civil marítima internacional	94
<u>3.5.1.</u> Convenções Internacionais sobre a responsabilidade civil marítima internacional.....	98
CONSIDERAÇÕES FINAIS	104
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	108

INTRODUÇÃO

Segundo relatório apresentado pela Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil¹, somente em águas brasileiras ocorreram 825 acidentes envolvendo embarcações marítimas de qualquer tipo, sendo que tiveram 232 vítimas fatais, 203 feridos e 61 desaparecidos.

De acordo com esta pesquisa 130 acidentes envolvem navios mercantis. Além disso, no âmbito global ocorreram diversos sinistros envolvendo embarcações mercantis, que causaram um grande número de vítimas, com enorme dano ambiental para a região e elevado prejuízo econômico até para os envolvidos. Como exemplos, pode-se citar as embarcações M/V Doña Paz, M/V New Carissa, M/V Maersk Alabama e o caso mais recente do M/V Ever Given.

Segundo o Anuário Estatístico da Agência Nacional de Transporte Aquaviário², em 2021 ocorreu um aumento de 7,61% na movimentação portuária comparado ao ano de 2020. Além disso, de acordo com a estatística apresentada pela Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD)³, apesar da pandemia da COVID-19, o comércio marítimo apresentou um crescimento de aproximadamente 4% em comparação ao ano anterior.

Diante desses dados estatísticos é possível perceber que a grande demanda do comércio internacional causou o aumento no transporte utilizando o modal marítimo e conseqüentemente ocasionou o elevado crescimento do número de acidentes envolvendo navios mercantis. Contudo, é importante destacar que nem todos os acidentes ocasionam em avaria grossa e/ou avaria simples no navio, certos acidentes ocasionam apenas atraso na viagem, além de prejuízos econômicos ao armador, afretador e aos donos das cargas embarcadas.

O afretamento marítimo ocorre no mundo desde a antiguidade. O aumento do comércio internacional e da globalização corresponde a uma

¹ BRASIL. **Planilha de Acidentes Marítimos 2019**. Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil, 2021.

² BRASIL, Agência Nacional de Transporte Aquaviário. **Anuário Estatístico de 2021**.

³ UNCTAD. **Review of Maritime Transport 2021**.

multiplicação de contratos de afretamento marítimo, cujo principal propósito é garantir que diferentes atores possam usufruir de embarcações marítimas, a fim de realizar o transporte de cargas. É fundamental nesse processo que se delimite a responsabilidade que cada parte deve suportar na ocorrência de sinistros, acidentes e imprevistos de qualquer natureza.

Segundo Baptista⁴, o contrato de afretamento é um dos contratos internacionais mais antigos. Muito utilizado por fenícios, gregos e romanos, seu objetivo era a locação de embarcações para o transporte de mercadorias.

Conforme o mesmo autor, naquela época os usos e costumes eram a base das normas que regulavam o Comércio Internacional. A utilização de outras formas de regulamentação e de legalização como se conhece atualmente veio muito depois.

Importante destacar que o contrato de afretamento marítimo é bilateral; as partes são livres para negociar suas condições, obrigações e responsabilidades. O princípio do *pacta sunt servanda* deve ser observado, uma vez que entre as partes o contrato possui força de lei. Cada parte do contrato possui suas obrigações e responsabilidades que divergem, embora algumas delas sejam comuns.

Por este motivo o objetivo maior deste trabalho é identificar como que é determinada a responsabilidade civil das partes contratantes do afretamento marítimo, em decorrência da insegurança jurídica que se apresenta na esfera interna e internacional. Ademais, o objetivo central será verificar as consequências de um sinistro ocorrido na embarcação que cause impactos ambientais na região, além de causar prejuízos econômicos para os envolvidos na operação marítima, como exportadores, importadores e armadores.

Sendo assim, o principal questionamento objeto da presente pesquisa é: como que acontece a atribuição de responsabilidade civil do armador e do afretador de navios e, em caso de sinistros e avarias, como que tal responsabilidade é limitada entre as partes?

⁴ 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.

A pesquisa se delimitará aos contratos de afretamento de navios mercantis, que são aqueles oferecidos para transportar cargas a granel, refrigerada, contêineres, etc. Outro tipo de acidentes envolvendo embarcações com outras finalidades, como navios cruzeiros, não serão citados nesta dissertação.

A principal justificativa deste trabalho é a carência de uma legislação internacional eficiente para suprir as exigências atuais do mercado marítimo. Existem os *INCOTERMS* que, apesar de serem necessários para determinar as obrigações entre exportador e importador dentro da negociação internacional, não suprem diversas lacunas no ambiente marítimo, sobretudo na questão de responsabilidade. Assim o que se quer aqui é fazer análise minudente do processo que envolve o transporte de mercadorias, os contratos e cláusulas entabuladas.

O método aqui escolhido é o hipotético-dedutivo, pois as afirmativas abaixo podem ser negadas ou confirmadas nas considerações finais, que devem responder as questões aqui colocadas. A metodologia é bibliográfica e documental e serão investigadas tanto no âmbito nacional como internacional, que também contemplará a jurisprudência dos tribunais envolvidos.

O contrato marítimo é regulamentado pelo direito internacional do comércio internacional. A *lex mercatoria* pode ser aplicada no contexto e os *INCOTERMS* suprem as necessidades que possam surgir.

Para que seja possível atingir os objetivos do presente trabalho, além de responder à problemática trazida, a presente dissertação foi estruturada da seguinte maneira.

O primeiro capítulo irá apresentar uma análise conceitual e histórica do direito marítimo internacional, destacando a importância do ambiente marítimo para a evolução da sociedade e da economia como é conhecida atualmente, uma vez que o transporte marítimo existe desde os tempos antigos. Além de apresentar os principais personagens do direito marítimo privado, como os *Incoterms*, a Organização Marítima Internacional, além do agente marítimo, armador, agente de carga, seguradora, etc.

Após essa parte introdutória, o segundo capítulo servirá para explicar os preceitos conceituais e a maneira como que ocorre a formação do contrato de afretamento marítimo, além de demonstrar a sua natureza jurídica e a sua materialização, as partes contratantes e as diferentes modalidades de afretamento marítimo.

Já no terceiro capítulo será apresentado diversas possibilidades de sinistros marítimos, dando ensejo para a apresentação da responsabilidade civil prevista nos contratos de afretamento marítimo, desde a contratual, a extracontratual ou legal, e perante terceiros envolvidos, além de citar legislações nacionais e internacionais e tratam sobre a devida temática.

Ao final desta pesquisa, a fim de buscar atingir as respostas para os problemas trazidos, buscaremos concluir como que se estrutura a responsabilidade das partes contratantes do afretamento marítimo, em caso de sinistros marítimos.

1. DIREITO MARÍTIMO INTERNACIONAL

1.1. Aspectos conceituais e evolução histórica

O mar desde a Antiguidade é o espaço mais utilizado tanto para a atividade mercantil, militar e de transporte. Segundo Octaviano Martins⁵, o mar é o local onde o desenvolvimento econômico mundial obteve mais destaque como também é fator 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 Octaviano Martins⁶ 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 ele faz referência tanto ao direito público quanto ao privado. Segundo Gibertoni⁷, 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, podendo tais questões estarem inseridas na esfera pública, que irá envolver a participação dos Estados e Organizações internacionais, ou na privada, que abrangerá a participação de empresas multinacionais e do *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

⁵ OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. **Curso de Direito Marítimo Vol. I: Teoria Geral**. 4ª Edição. Barueri: Editora Manole, 2013, p. 01.

⁶ Idem. Idem. p. 05

⁷ GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e Prática do Direito Marítimo**. 2. Ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2005, p. 16.

natureza jurídica do Direito Marítimo consubstancia-se em direito misto, tendo em vista não haver preponderância de interesse público ou privado. Conseqüentemente, a tipificação do Direito Marítimo como Direito Marítimo enseja a distinção entre a esfera pública e privada.⁸

A autora destaca ainda que o direito marítimo é um direito especial e autônomo, cujas instituições “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.”

Um grande exemplo da atuação dos Estados na regulamentação e fomento do comércio internacional, por meio do uso do meio ambiente marítimo, é o Acordo do Pacífico (TransPacific Partnership – TPP) que, conforme explica Zanethi⁹, é “um acordo de livre comércio de alto padrão e ambicioso, estabelecido inicialmente entre Estados Unidos, Canadá, México, Austrália, Japão, Canadá, Singapura, Malásia, Peru, Chile, Vietnã, Nova Zelândia e Brunei.”

Ou seja, como o próprio nome já diz, trata-se de um acordo comercial que visa estabelecer parcerias comerciais e econômicas entre os países que ficam ao redor do Oceano Pacífico, utilizando esse território marítimo, como principal instrumento para suas trocas comerciais.

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 essas normas 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

⁸ OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. op. cit., p. 06 e 07.

⁹ ZANETHI, Rodrigo Luiz. A governança global como instrumento de proteção ambiental nos acordos de livre comércio: acordo da facilitação do comércio e transpacific partnership. 2018. p. 71.

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.¹⁰

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

De acordo com Octaviano Martins¹¹, o direito marítimo público pode ser também subdividido em cinco ramos diferentes, mas correlatos; são eles: o direito internacional público marítimo, o direito do mar, o direito internacional marítimo de exploração e produção de petróleo e gás, o direito internacional marítimo ambiental e o 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 Octaviano Martins¹², o direito internacional marítimo de exploração e produção de petróleo e gás determina as regras no que concerne à exploração dessa matéria-prima no ambiente marítimo. Essa questão torna-se bastante relevante nos dias atuais, uma vez que, conforme Gonçalves et. al.¹³, remonta ao direito de propriedade e utilização dos recursos naturais do mar, consubstanciada pela Convenção de Montego Bay, de 1982.

¹⁰ OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. op. cit., p. 08

¹¹ Idem. Idem. p. 09.

¹² Idem. Idem. p. 12

¹³ GONÇALVES, Alcindo; RODRIGUES, Gilberto M. A. **Direito do petróleo e gás: aspectos ambientais e internacionais**. Santos: Editora Universitária Leopoldianum, 2007, p. 105.

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.¹⁴

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 Octaviano Martins¹⁵, 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 Portela¹⁶, 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;

¹⁴ GONÇALVES, Alcindo et al. op. cit., p. 106

¹⁵ OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. op. cit., p. 13.

¹⁶ PORTELA, Paulo Henrique Gonçalves. **Direito Internacional Público e Privado**. 4. ed. Salvador: Juspodivm, 2012, p. 443.

- 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);
- 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.¹⁷

De acordo com Gibertoni¹⁸, 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. Octaviano Martins¹⁹ lista quatro fatores que regem as transações comerciais internacionais: 1. Usos e costumes do comércio internacional; 2. Contratos 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

¹⁷ OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. op. cit., p. 13, 14 e 15.

¹⁸ GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. op. cit., p. 15.

¹⁹ OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. op. cit., p. 17

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. Assim, considerando esses elementos é necessário que se analise a responsabilidade civil das empresas que atuam no ramo marítimo, quando ocorrem sinistros, acidentes ou avarias na embarcação ou na própria carga.

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 outras ²⁰

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).

De acordo com Gibertoni²¹, 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

²⁰ OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. op. cit., p. 18.

²¹ GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. op. cit., p. 05.

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 Octaviano Martins²², os Códigos de Hamurabi, da Babilônia, datado do século XXII a.C., e de Manu, dos hindus, datado do século XIII a.C. foram considerados os primeiros ordenamentos escritos, concernentes à navegação marítima.

Gibertoni²³ 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 Octaviano Martins²⁴, 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.

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 *Ius Hanseaticum*, entre muitos outros ordenamentos.²⁵

²² OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. op. cit., p. 23.

²³ GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. op. cit., p. 06 e 07.

²⁴ OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. op. cit., p. 23

²⁵ Idem. Idem. p. 23 e 24.

Ainda na Idade Média, Gibertoni²⁶ 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.²⁷

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, conforme Gibertoni²⁸, “os transportes de longa distância foram monopolizados pelos muçulmanos a partir da queda de Constantinopla, em 1453”. A rota encontrada foi contornar o continente 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

²⁶ GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. op. cit., p. 08.

²⁷ Idem. Idem. p. 09 e 10.

²⁸ Idem. Idem. p. 07.

chamada de *Ordennance touchant la marine*. De acordo com Gibertoni²⁹ 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 Gibertoni³⁰, 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 Octaviano Martins³¹, 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 e internacional.

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.

1.2. 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

²⁹ GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. op. cit., p. 10.

³⁰ Idem. Idem. p. 11.

³¹ OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. op. cit., p. 25.

internacional. Essas áreas englobam o “domínio público internacional”. Segundo Rezek apud Portela³², 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.

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 Octaviano Martins³³, 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 Goyos³⁴, 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.

³² PORTELA, Paulo Henrique Gonçalves. op. cit., p. 556.

³³ OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. op. cit., p. 10.

³⁴ GOYOS, Durval de Noronha. **A Convenção de Montego Bay sobre os espaços marítimos**. Última Estância, 2011.

De acordo com Portela³⁵, 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.

As normas referentes ao mar territorial já adentraram no ordenamento jurídico brasileiro, mais especificamente com a Lei 8.617/93³⁶, 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 Portela³⁷, 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.³⁸

³⁵ PORTELA, Paulo Henrique Gonçalves. op. cit., p. 558.

³⁶ BRASIL. **Lei nº 8.617 de 04 de Janeiro de 1993**).

³⁷ PORTELA, Paulo Henrique Gonçalves. op. cit., p. 560.

³⁸ BRASIL, op. cit.

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. Portela³⁹ 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 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 Portela⁴⁰, 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

³⁹ PORTELA, Paulo Henrique Gonçalves. op. cit., p. 561.

⁴⁰ Idem. Idem. p. 562.

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.

1.3. 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 Aguiar⁴¹, 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, surgiriam também os problemas ambientais.

⁴¹ AGUIAR, Petronio Augusto Siqueira de. **A Organização Marítima Internacional e a questão do Meio Ambiente: Perspectivas para o desenvolvimento do comércio marítimo nacional**. 2011, p. 13.

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, Aguiar⁴² explica que era necessário à criação de uma organização especializada em promover a organização do meio marítimo, para regular os problemas referentes ao transporte de material bélico e proteger o transporte de mercadorias.

Conforme Seitenfus⁴³, 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

⁴² AGUIAR, Petronio Augusto Siqueira de. op. cit., p. 14.

⁴³ SEITENFUS, Ricardo. **Manual das Organizações Internacionais**. Porto Alegre: Livraria do Advogado Editora, 2012, p. 244.

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.⁴⁴

Somente Estados podem fazer parte do quadro de membros da IMO, conforme explica Fonseca⁴⁵. Porém, organizações governamentais e não governamentais podem participar nas reuniões da IMO, somente como observador, ou seja, elas não possuem poder de voto.

A IMO possui uma característica singular que a difere das outras Organizações criadas após a segunda guerra mundial, o qual é, conforme explicado por Fonseca⁴⁶, 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 IMO.

Esses membros são chamados de associados, uma vez que não possuem direito a voto na Organização. Porém, há também os membros plenos que, conforme Seitenfus⁴⁷, “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 IMO possui sete órgãos e um Secretariado que, segundo o autor, fazem da IMO 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

⁴⁴ **Convenção Sobre A Organização Marítima Internacional.**

⁴⁵ FONSECA, Luiz Henrique Pereira da. **Organização Marítima Internacional (IMO): visão política de um organismo especializado das Nações Unidas.** Brasília: IPRI, 1989, p. 53.

⁴⁶ FONSECA, Luiz Henrique Pereira da. op. cit., p. 53 e 54.

⁴⁷ SEITENFUS, Ricardo. op. cit., p. 245 e 246.

Cooperação Técnica, um Comitê de Facilitação e órgãos auxiliares que a Organização poderá, a qualquer momento, considerar necessários; e uma Secretaria.⁴⁸

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 IMO, exceto o relativo à alínea j acima.⁴⁹

De acordo com Seitenfus⁵⁰, o Conselho da IMO 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 ao funcionamento da IMO e sobre questões marítimas. Fonseca⁵¹ destaca essas funções:

a) designação de seu Presidente e adoção de seus próprios regimentos; b) escolha do Secretário-Geral, para posterior

⁴⁸ **Convenção Sobre A Organização Marítima Internacional.**

⁴⁹ FONSECA, Luiz Henrique Pereira da. op. cit., p. 55.

⁵⁰ SEITENFUS, Ricardo. op. cit., p. 246.

⁵¹ FONSECA, Luiz Henrique Pereira da. op. cit., p. 56 e 57.

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 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.⁵²

Segundo Seitenfus⁵³, 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 abalroamento 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.⁵⁴

O Comitê Legal é composto por todos os Estados-membros e é responsável por examinar quaisquer questões legais e jurídicas referentes à Organização. Segundo Fonseca⁵⁵ 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

⁵² FONSECA, Luiz Henrique Pereira da. op. cit., p. 56 e 57.

⁵³ SEITENFUS, Ricardo. op. cit., p. 246.

⁵⁴ **Convenção Sobre A Organização Marítima Internacional.**

⁵⁵ FONSECA, Luiz Henrique Pereira da. op. cit., p. 59.

Unidas para os quais a IMO atue como órgão executor ou auxiliar. O Comitê de Facilitação é responsável por estudar assuntos referentes à facilitação do tráfego marítimo internacional.

O Secretariado é composto pelo Secretário-Geral e de qualquer outro pessoal que a IMO 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.⁵⁶

De acordo com Stopford⁵⁷, a IMO desenvolveu diversas convenções e recomendações marítimas que poderiam ser aplicadas por seus membros. Na tabela abaixo constam as principais convenções da IMO relacionadas à segurança marítima e a prevenção de poluição ocasionadas pelo transporte marítimo.

⁵⁶ **Convenção Sobre A Organização Marítima Internacional.**

⁵⁷ STOPFORD, Martin. **Economia marítima.** tradução de Léo Tadeu Robles, Ana Cristina Ferreira Castela Paixão Casaca. – 3. ed. – São Paulo : Blucher, 2017, p. 742.

Tabela 1: Principais convenções da IMO relacionadas com a segurança marítima e com a prevenção da poluição para o transporte marítimo mercante.

<u>Número</u>	<u>Convenção</u>	<u>Instrumento</u>	<u>Entrada em vigor</u>	
			<u>Data</u>	<u>% da frota</u>
1	Solas	Convenção internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974, com as modificações subsequentes, e os seus Protocolos (1978, 1988) [<i>International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 as amended, and its Protocols (1978, 1988)</i>]	25/05/1980	99
2	SAR	Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimos, 1979 [<i>International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979</i>]	22/06/1985	52
3	Intervention	Convenção Internacional de 1969 sobre a Intervenção em Alto-Mar em Caso de Acidente que Provoque ou Possa Vir a Provocar Poluição por Hidrocarbonetos, 1969, e o seu Protocolo (1973) [<i>International Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, 1969, and its Protocol (1973)</i>]	06/05/1975	73
4	Marpol	Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973, e o seu Protocolo (1978), Anexo I (2 out. 1983), Anexo II (6 abr. 1987), Anexo III (1 jul. 1992), Anexo IV, Anexo V (31 dez. 1988) [<i>International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, and its Protocol (1978) Annex I (2 Oct. 1983); Annex II (6 April 1987) Annex III (1 July 1992); IV; Annex V (31 Dec. 1988)</i>]	02/10/1983	98
5	CSC	Convenção Internacional sobre a Segurança dos Contêineres (1972) [<i>International Convention for Safe Containers (1972)</i>]	06/07/1977	62
6	OPRC	Convenção Internacional de 1990 sobre a Prevenção, Atuação e Cooperação no Combate à Poluição por Hidrocarbonetos, 1990 [<i>International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and</i>	13/05/1995	65

		<i>Co-operation, 1990]</i>		
7	LC	Convenção para a Prevenção da Poluição Marinha Causada pelo Despejo de Resíduos e Outras Substâncias, 1972, com as modificações subsequentes, e o seu Protocolo (1996) [<i>Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, 1972 as amended, and its Protocol (1996)</i>]	30/08/1975	69
8	Colreg	Convenção sobre o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, 1972, com as modificações subsequentes [<i>Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, as amended</i>]	15/07/1977	98
9	FAL	Convenção da Organização Marítima Internacional relativa à Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional, 1965, com as modificações subsequentes [<i>Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965, as amended</i>]	05/03/1967	69
10	STCW	Convenção Internacional sobre Padrões de Formação, Certificação e Serviço de Quarto para Marítimos, 1978, com as modificações subsequentes [<i>International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended</i>]	28/04/1984	99
11	SUA	Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima, 1988, e o seu Protocolo (1988) [<i>Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation, 1988, and its Protocol (1988)</i>]	01/03/1992	92
12	LL	Convenção Internacional das Linhas de Carga, 1966, com as modificações subsequentes, e o seu Protocolo (1988) [<i>International Convention on Load Lines, 1966, as amended, and its Protocol (1988)</i>]	21/07/1968	99

13	Tonnage	Convenção Internacional sobre Arqueação de Navios, 1969 [<i>International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969</i>]	18/07/1982	99
14	CSC	Convenção Internacional sobre a Segurança dos Contêineres, 1972, com as modificações subsequentes [<i>International Convention for Safe Containers, 1972 as amended</i>]	06/09/1977	62
15	Salvage	Convenção Internacional sobre Salvamento Marítimo, 1989 [<i>International Convention on Salvage, 1989</i>]	14/07/1996	38
16	Código ISM	Código Internacional de Gestão para a Segurança da Exploração dos Navios e a Prevenção da Poluição [<i>Management Code for the Safe Operation of Ships and Pollution Prevention</i>]	01/12/2009	

Fonte: STOPFORD, Martin. **Economia marítima**. tradução de Léo Tadeu Robles, Ana Cristina Ferreira Castela Paixão Casaca. – 3. ed. – São Paulo : Blucher, 2017, p. 742 e 743.

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 Seitenfus⁵⁸, o poder de decisão da IMO 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.

1.4. Os Incoterms

De acordo com Octaviano Martins⁵⁹, 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.

⁵⁸ SEITENFUS, Ricardo. op. cit., p. 246.

⁵⁹ OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. op. cit., p. 227.

A primeira versão dos *Incoterms* foi estruturada em 1936 e revisada sete vezes: 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000, 2010 e a última versão em 2020. 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 Octaviano Martins⁶⁰, os *Incoterms* 2000 são divididos em quatro grupos, cada um desses grupos apresenta 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 custos 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.

Conforme Octaviano Martins⁶¹, 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.

⁶⁰ OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. op. cit., p. 251.

⁶¹ Idem. Idem. p. 266.

A última versão dos *Incoterms* ocorreu no ano de 2019, sendo essa nova versão publicada em Janeiro de 2020, que, de acordo com Pinto⁶², trouxeram as seguintes inovações:

a) substituição do *Incoterm* DAT (Delivered at Terminal) para o DPU (Delivered at Place Unloaded), não sendo apenas a mudança do nome, já que as obrigações e responsabilidades são as mesmas, mas o novo nome permite determinar a entrega da mercadoria em qualquer lugar, não apenas no terminal; b) estabelecimento de novas condições na contratação do seguro para os *Incoterms* CIF e CIP; c) Para o transporte marítimo sob o *Incoterm* FCA, o comprador poderá pedir ao transportador ou a seu agente que emita o BL com a cláusula “On Board” para o vendedor.

Pinto⁶³ lista os onze termos comerciais após a nova mudança, são eles: EXW (*Ex Works*), FCA (*Free Carrier*), FAS (*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*), DPU (*Delivered at Place Unloaded*), DAP (*Delivered at Place*) e DDP (*Delivered Duty Paid*).

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.

Claramente, existem certos *Incoterms* que são mais utilizados do que outros. Segundo um levantamento feito pela AgFlow⁶⁴, de Janeiro de 2020 a Maio de 2021, os principais termos a serem usados nas transações comerciais foram o FOB, representando 46,3%, seguido do EXW, com 35,2% e assim do CFR com 13,6%, sendo que os restantes representaram apenas 4,9% do total.

De acordo com Octaviano Martins⁶⁵, as regras dispostas nos *Incoterms* permitem que os compradores e vendedores de mercadorias internacionais estipulem as responsabilidades e as obrigações de cada parte, relacionadas à

⁶² PINTO, Luis Miguel Cova. **Los Incoterms 2020**. Libro Homenaje al Doctor Luis Cova Arria: p. 1007.

⁶³ Idem. Idem. p. 1007 – 1008.

⁶⁴ AgFlow. **Incoterms 2020 Guide – Explained Simply**. 2021.

⁶⁵ OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. **Curso de Direito Marítimo Vol. II: Vendas Marítimas**. p. 375.

contratação do transporte e do seguro, pagamento e modalidades do frete e o momento da transferência dos riscos e das perdas e avarias que possam ocorrer durante o transporte internacional.

Entretanto, as cláusulas dos *Incoterms* são usadas nas relações comerciais entre exportadores e importadores, sendo que o afretador e transportador marítimo não possui qualquer relação com tal. Assim, as regras dos *Incoterms* não estipulam as responsabilidades que o armador e/ou afretador deverá assumir, caso ocorra algum tipo de sinistro na embarcação e/ou na carga transportada.

Nesse sentido, há uma relação direta entre os *Incoterms* e as condições do frete marítimo, sendo que este irá definir todas as despesas relacionadas ao embarque, à estiva e ao desembarque das mercadorias.

Octaviano Martins⁶⁶ ainda determina que na navegação de navios de linhas regulares (*liners*), é normalmente utilizada a condição de frete marítimo chamada de *liner terms* ou *FFA (Free from alongside)*, na qual é atribuída a responsabilidade do transportador pela carga de costado a costado, ou seja, despesas relacionadas ao embarque, à estiva e ao desembarque, devendo o exportador disponibilizar a carga junto ao costado do navio.

Já na navegação de navios irregulares (*tramp*), é comum o uso de termos nos quais o transportador se exime da responsabilidade pelas despesas de embarque, estiva e desembarque das mercadorias. Segundo Octaviano Martins⁶⁷, os termos são os seguintes:

- I. FIO (*free in and out*, livre de despesas de embarque estiva e desembarque): o armador tem como obrigação apenas o transporte da mercadoria, de porto a porto, enquanto a carga responde pelas despesas de embarque, estiva e desembarque;
- II. FI (*free in*, livre de despesas de embarque e estiva): despesas de embarque e estiva da carga a bordo do navio são por conta da carga, enquanto a de desembarque é de responsabilidade do armador;
- III. FO (*free out*, livre de despesas de desembarque): despesas de embarque e estiva da mercadoria a bordo do navio correm por conta do armador, enquanto a de desembarque é por conta da carga.

⁶⁶ OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. op. cit., p. 378.

⁶⁷ Idem. Idem. p. 378-379.

Contudo, não se devem confundir essas cláusulas com as regras de *Incoterms*, mas sim se deve relacioná-las às condições de frete, no tocante à especificação de quem é o contratante do transporte marítimo e o responsável pela carga. Apesar de que, conforme dispõe Octaviano Martins⁶⁸, nas transações FOB é comum a utilização das variantes dos *Incoterms* adicionado de expressões utilizadas nos contratos de afretamento marítimos, mais especificamente às condições de frete como FOB *stowed* (FOB estivado); FOB *trimmed* (FOB arrumado) e FOB *stowed and trimmed* (FOB estivado e arrumado).

1.5. 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 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 Cremonese⁶⁹, 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, os agentes intermediários 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

⁶⁸ OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. op. cit., p. 379.

⁶⁹ 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.

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*.

Cremonese⁷⁰ destaca que em um navio pode haver diversos transportadores marítimos que emitem conhecimentos marítimos diversos. Portanto, a relação jurídica é entre o embarcador e o transportador contratado, podendo tal carga embarcar em navio cujo armador é divergente do transportador. E, caso ocorra alguma avaria na carga durante o transporte, o transportador que responde por esse prejuízo e não o armador, em decorrência da relação jurídica contratada.

Keedi apud. Cremonese⁷¹ 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.

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. Octaviano Martins⁷² 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.

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 Octaviano

⁷⁰ CREMONEZE, Paulo Henrique. op. cit., p. 46.

⁷¹ Idem. Idem. p. 46

⁷² OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. op. cit., p. 303.

Martins⁷³, 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 Cremonese⁷⁴, 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.

Corroborando com esses conceitos, Moysés Filho⁷⁵ explica que as agências marítimas são empresas que possuem conhecimentos técnico e operacional sobre a navegação marítima, atuando como representantes do proprietário do navio, ou do armador, ou do afretador, ou do transportador, ou de todos eles simultaneamente. Contudo, conforme estipula a legislação brasileira, para que essas empresas possam atuar em nome dessas companhias internacionais, é necessário a outorga de mandato.

Octaviano Martins⁷⁶ 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,

⁷³ OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. op. cit., p. 305.

⁷⁴ CREMONEZE, Paulo Henrique. op. cit., p. 55.

⁷⁵ MOYSÉS FILHO, Marco Antonio. **Contratos de afretamento de navios: atualizada de acordo com as regras da ANTAQ de 2016 e o Novo Código de Processo Civil**. Curitiba: Juruá, 2017, p. 129.

⁷⁶ OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. op. cit., p. 324.

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.⁷⁷

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.⁷⁸

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

Entretanto, em certos casos, principalmente nos transportadores de navios de rotas regulares, que embarcam contêineres, ocorre a abertura de empresa no Brasil, em decorrência do grande volume de embarques que ocorrem (por exemplo: Maersk, MSC, CMA CGM, etc).

⁷⁷ OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. op. cit., p. 324.

⁷⁸ BRASIL. **Instrução Normativa da Receita Federal Brasileira nº 800, de 27 de Dezembro de 2007.**

O Consignatário da carga, segundo o código civil de 2002 também é chamado de destinatário final da carga. Sendo assim, Cremoneze⁷⁹ explica que o Consignatário da carga é o recebedor 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 recebedor desta carga.

O Conhecimento Marítimo, em inglês chamado de *Bill of Lading*, é o documento de maior importância no comércio marítimo, pois, segundo Gibertoni⁸⁰, 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 Brasileiro⁸¹.

O conhecimento marítimo possui muitas funções, dentre elas estão, conforme enumera Gibertoni⁸²: 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.

⁷⁹ CREMONEZE, Paulo Henrique. op. cit., p. 60.

⁸⁰ GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. op. cit., p. 199.

⁸¹ BRASIL. **Código Comercial Brasileiro (Lei nº 556 de 25 de Junho de 1850)**.

⁸² GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. op. cit., 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 Gibertoni⁸³, 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 Cremonese⁸⁴, 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.

Segundo o artigo 2º da Resolução n. 62 de 2021 da Agência Nacional de Transportes Aquaviários⁸⁵, são considerados agentes intermediários:

todo aquele que intermedeia a operação de transporte entre o usuário e o transportador marítimo ou que representa o transportador marítimo efetivo, podendo ser: a) agente transitário: todo aquele que coordena e organiza o transporte de cargas de terceiros, atuando por conta e ordem do usuário no sentido de executar ou providenciar a execução das operações anteriores ou posteriores ao transporte marítimo

⁸³ GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. op. cit., p. 281 e 305.

⁸⁴ CREMONEZE, Paulo Henrique. op. cit., p. 81.

⁸⁵ BRASIL. **Resolução ANTAQ nº 62 de 30 de Novembro de 2021.**

propriamente dito, sem ser responsável por emitir Bill of Lading (BL);

Para finalizar, há o NVOCC, que é uma sigla em inglês para *Non Vessel Operating Common Carrier*. Segundo Moysés Filho⁸⁶, o NVOCC é “a pessoa jurídica que atua de forma semelhante ao agente de cargas, mas sua atuação vai um pouco além,” pois ele é transportador formal e documental perante o seu cliente, porém ele terceiriza o serviço de transporte de outra empresa, que normalmente são grandes armadores.

Keedi apud. Cremonese⁸⁷ 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, em certos casos, a depender do *Incoterm* selecionado, os exportadores pagarão o frete cobrado pelo NVOCC e este pagará o frete do armador.

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.

⁸⁶ MOYSÉS FILHO, Marco Antonio. op. cit., p. 128.

⁸⁷ CREMONEZE, Paulo Henrique. op. cit., p. 74.

2. O CONTRATO DE AFRETAMENTO MARÍTIMO

2.1. Aspectos Gerais

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 Baptista⁸⁸, 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.

Segundo Fernandes *et al*⁸⁹, o “afretamento é o contrato por meio do qual o fretador cede ao afretador, por um certo período, direito sobre o emprego da embarcação, podendo ou não transferir sua posse.”

O contrato de afretamento marítimo está inserido no mercado de fretes marítimos, na qual abrange o comércio marítimo internacional e o transporte de mercadoria. Segundo Octaviano Martins⁹⁰, o mercado de fretes se materializa por meio de duas categorias da navegação mercantil:

1. Navegação marítima regular ou por vias navegáveis (*liner*) que seguem rotas e escalas preestabelecidas;
2. Navegação marítima livre ou não regular (*tramp*).

Em linhas gerais os navios designados para a navegação regular (*liner*) possuem uma rota preestabelecida, assim como portos e prazos já determinados. Por exemplo, pode-se citar uma linha regular entre América do Sul Costa Oeste e Estados Unidos Costa Leste, na qual passam pelos portos de Santos, Paranaguá, Rio Grande, Buenos Aires, Montevideu, Nova Iorque, Savannah, Jacksonville e Miami. As embarcações pertencentes a essa linha

⁸⁸ BAPTISTA, Luiz Olavo. op. cit. p. 55.

⁸⁹ FERNANDES, Paulo Campos; LEITÃO, Walter de Sá. **Contratos de afretamento à luz dos direitos Inglês e Brasileiro**. Rio de Janeiro: Renovar, 2007, p. 29.

⁹⁰ OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. op. cit., p. 58.

regular obedecerão a essa escala de portos e os prazos para que não haja atrasados nas suas viagens.

Em contrapartida, as embarcações pertencentes às linhas de navegação marítima livre (*tramps*) são consideradas linhas irregulares, que são demandadas para os locais onde há cargas a serem embarcadas. Normalmente, as embarcações dessa modalidade são usadas para contratos de afretamento total, em que a totalidade do navio é contratado para embarcar e transportar uma mercadoria de um local ao outro.

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.

De acordo com Octaviano Martins⁹¹, o frete significa a “contraprestação pecuniária pela utilização do navio designada *hire* ou frete-fretamento ou pelo serviço de transporte marítimo de mercadorias, referenciando o frete-transporte.” A expressão *hire*, que é consolidada na legislação inglesa, evidencia o pagamento do frete nos casos de afretamento a casco nu e por tempo, ao passo que nos casos de afretamento por viagem, os pagamentos são evidenciados pelo frete.

Segundo Chanda⁹², o contrato de afretamento é firmado entre o proprietário da embarcação, também conhecido por armador, e outra parte que possui o nome de afretador, que nada mais é do que o proprietário da carga que será embarcada no navio. Essa carga poderá ocupar totalmente ou parte da capacidade do navio, além de tal contrato ser firmado para uma certa viagem ou para uma quantidade determinada de viagens.

Assim, o proprietário do navio deverá entregar o navio pronto e desimpedido para o uso do afretador, ao passo que esse será responsável pelo

⁹¹ OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. op. cit., p. 58.

⁹² CHANDA, Soumyadipta. **A Comparison of Rights and Liabilities Under Charter Party and Bill of Lading**. Gujarat National Law University. August 2, 2011. p. 1 e 2.

embarque das mercadorias, assim como, e principalmente, pelo pagamento do frete.

De acordo com Octaviano Martins⁹³, o objetivo dos contratos de afretamento marítimo é “o aproveitamento de contraprestação e conseqüente direito de uso e gozo, ou ainda ao cumprimento, por parte do outro celebrante, de determinada atividade náutica, que deverá realizar-se em seu benefício mediante o emprego do navio.”

A exploração de navios ocorre para diferentes setores do mercado, como para o transporte de mercadorias, navegação marítima, pesca, transporte de pessoas, turismo e lazer e fretamento. Entretanto, o foco para esse capítulo será no contrato de afretamento marítimo de navios que operam no transporte de mercadorias.

Segundo Octaviano Martins⁹⁴, no mercado de fretes é comum que os contratos de afretamento marítimo sejam fechados com antecedência, devido aos riscos e oscilações que podem ocorrer no mundo *shipping*, tanto na navegação *liner* como no *tramp*.

De acordo com Octaviano Martins⁹⁵, o gerenciamento do afretamento marítimo de navios está relacionado a diferentes peculiaridades que estão inseridos num mercado altamente complexo. Além disso, o afretamento marítimo pode ser realizado por diferentes razões, mas há duas condições básicas que determinam a sua ocorrência:

1. Afretamento pelo importador ou exportador para utilização no transporte de mercadoria própria, essencialmente face a: i) falta de navio de linha regular para o transporte da carga, ii) falta de espaço em um navio, iii) celeridade, iv) utilização contínua de transporte marítimo e vantagens de preço do “hire” dos contratos de fretamento com relação ao frete devido em contratos de transporte.
2. Afretamento operacionalizado por empresas de navegação para complementação de frota e objetivando disponibilizar o navio para transporte de mercadorias de terceiros, através de sub-fretamento ou contrato de transporte. Principais

⁹³ OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. **Exploração de navios no transporte marítimo internacional de mercadorias**. 2012, p. 138.

⁹⁴ OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. op. cit., p. 59.

⁹⁵ Idem. Idem. p. 141.

motivos: i) estratégia competitiva; ii) fluxo de capital; iii) aspectos logísticos e operacionais.

O navio possui um papel econômico para o comércio internacional, pois é a partir desse modal que grandes mercadorias são transportadas para vários locais do mundo. Além disso, o navio representa um instrumento econômico para as empresas que exploram as suas atividades. Portanto, a seguir serão apresentados os diferentes tipos de navios que são utilizados no mercado de navegação internacional para transporte de mercadorias.

2.2. Navios Mercantes

Navios mercantes são também chamados de navios privados, uma vez que são utilizados para fins comerciais. Octaviano Martins⁹⁶ 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.

Gibertoni⁹⁷ classifica os navios cargueiros em sete tipos, os quais serão explanados abaixo.

2.2.1. Navios de Carga Geral

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

Figura 1: Navio de Carga Geral

⁹⁶ OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. op. cit., p. 305.

⁹⁷ GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. op. cit. p. 74 e 75.



Fonte: Disponível em <https://www.fleetmon.com/pt/vessels/Bbc_Balboa_2500927>
acesso em 29 de Julho de 2021

2.2.2. 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-conteiner/>> acesso em 29 de Julho de 2021

2.2.3. 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/Shippotting/displayimage.php?album=19&pos=20>>
acesso em 29 de Julho de 2021

2.2.4. 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 Julho de 2021

2.2.5. 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 Julho de 2021

2.2.6. 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 Julho de 2021

2.2.7. 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 Julho de 2021

2.3. Natureza jurídica do contrato de afretamento marítimo

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 Dias⁹⁸, os transportadores passaram a inserir nos versos de seus contratos de afretamento, podendo estes ser a carta partida ou o conhecimento de embarque, as cláusulas que determinavam as suas responsabilidades no transporte marítimo manifestadas nesse contrato. Entretanto, essas cláusulas contratuais determinavam mínima responsabilidade

⁹⁸ 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, p. 15.

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 normativo 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 Dias⁹⁹, 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 à 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

⁹⁹ DIAS, Steeve Beloni Corrêa Dielle. op. cit., p. 15.

Regras de Hamburgo serão as legislações que ampararão o contrato em questão.

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. Assim, trouxe uma uniformidade para as questões de responsabilização civil de armadores/transportadores, principalmente quando ocorrer algum acidente no navio e/ou na carga.

De acordo com Octaviano Martins¹⁰⁰, existem quatro correntes doutrinárias que determinam a natureza jurídica dos contratos de afretamento marítimo:

A primeira corrente doutrinária defende o enquadramento do contrato de fretamento como contrato de transporte. Nesta concepção, em sentido lato sensu, inexistente diferenciação de enquadramento dos contratos de utilização do navio no tráfico marítimo de transporte e de fretamento. No contexto da segunda corrente, o fretamento apresenta certas características que o aproximam do contrato de transporte, do contrato de locação e do contrato de prestação de serviços. A terceira corrente sustenta que o contrato de fretamento consagra-se contrato misto de locação de coisas e prestação de serviços, variando os dois conforme a modalidade que se apresente. [...] No direito marítimo contemporâneo, a quarta vertente teórica vem sustentando o caráter sui generis do contrato de fretamento e sua autonomia, independentemente de sua modalidade. Tem se considerado que o fretamento é contrato autônomo e independente, característico e especial do direito marítimo.

Diante desta concepção, apesar de muitos compreenderem que contrato de afretamento se confunde com o de transporte marítimo, eles possuem diferenças básicas estruturais, uma vez que, segundo Octaviano Martins¹⁰¹, o contrato de transporte se relaciona com o transporte de mercadorias pela via marítima, ao passo que o contrato de afretamento se refere à operacionalização e ao uso da embarcação.

¹⁰⁰ OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. **Curso de Direito Marítimo Vol. III: Contratos e Processos**. 1ª. Edição. Barueri: Editora Manole, 2015. p. 365-367.

¹⁰¹ Idem. Idem. p. 367.

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.¹⁰²

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 Pinto¹⁰³, 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.

Segundo Silva¹⁰⁴, a carta partida é um documento muito antigo, sendo usado antes do conhecimento de embarque, sendo utilizado desde os tempos antigos. Esse documento representa a materialização do contrato de afretamento de navios. O autor ainda destaca que para que ocorra a existência do contrato de afretamento de navios, é necessário a presença de três fatores, que são o aluguel do navio, a destinação desse navio e o valor do frete.

¹⁰² BRASIL. **Código Comercial Brasileiro (Lei nº 556 de 25 de Junho de 1850)**.

¹⁰³ 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.

¹⁰⁴ SILVA, José Odanir Mendes de Lima e. **Direito Comercial Marítimo – Vade Mecum. O Capitão de Longo Curso**. Universidade do Ceará, 2003, p. 63.

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 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.

No direito brasileiro, o Código Comercial de 1850, em seu artigo 567 estabelece os elementos essenciais que deverão conter numa carta partida, que são:

- 1 - o nome do capitão e o do navio, o porte deste, a nação a que pertence, e o porto do seu registro (artigo nº. 460);
- 2 - o nome do fretador e o do afretador, e seus respectivos domicílios; se o fretamento for por conta de terceiro deverá também declarar-se o seu nome e domicílio;
- 3 - a designação da viagem, se é redonda ou ao mês, para uma ou mais viagens, e se estas são de ida e volta ou somente para ida ou volta, e finalmente se a embarcação se freta no todo ou em parte;
- 4 - o gênero e quantidade da carga que o navio deve receber, designada por toneladas, nºs, peso ou volume, e por conta de quem a mesma será conduzida para bordo, e deste para terra;
- 5 - o tempo da carga e descarga, portos de escala quando a haja, as estadias e sobre estadias ou demoras, e a forma por que estas se hão de vencer e contar;
- 6 - o preço do frete, quanto há de pagar-se de primagem ou gratificação, e de estadias e sobre estadias, e a forma, tempo e lugar do pagamento;
- 7 - se há lugares reservados no navio, além dos necessários para uso e acomodação do pessoal e material do serviço da embarcação;
- 8 - todas as mais estipulações em que as partes se acordarem.¹⁰⁵

O Conhecimento de Embarque (ou *Bill of Lading*) é o contrato utilizado para o transporte de pequenos lotes de mercadoria, os quais não utilizarão

¹⁰⁵ BRASIL. Código Comercial de 1850.

toda a capacidade da embarcação. Conforme afirma Pinto¹⁰⁶, 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.

Segundo as Regras de Hamburgo¹⁰⁷, o conhecimento de embarque pode ser definido como um documento que evidencia um contrato de transporte marítimo e sobre a posse ou carregamento das mercadorias pelo transportador, e pelo qual o transportador se compromete a entregar as mercadorias contra a entrega do documento. Uma disposição no documento de que as mercadorias devem ser entregues a uma pessoa nomeada, ou a ordem, ou ao portador, constituindo assim essa operação.

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.

2.4. As Partes Contratantes

De acordo com Fernandes *et al*¹⁰⁸, 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

¹⁰⁶ PINTO, Mariana Rebello dos Santos. op. cit., p. 17.

¹⁰⁷ Regras de Hamburgo. Artigo 1 (7).

¹⁰⁸ FERNANDES, Paulo Campos; LEITÃO, Walter de Sá. op. cit., p. 41.

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

Entretanto, de acordo com Octaviano Martins¹⁰⁹, nos dias atuais, é possível perceber que cada vez mais tem ocorrido a participação de uma terceira parte no contrato de afretamento marítimo, que é o “cargo broker”, que trabalha como um intermediário que atua em nome dos armadores e afretadores, prestando serviços para reserva de praça e celebração de contratos de afretamento.

Primeiramente, o Fretador possui obrigações e responsabilidades que são separadas por períodos: antes da viagem, durante a viagem e depois da viagem. Segundo Dias¹¹⁰, 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 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.

¹⁰⁹ OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. op. cit., p. 141.

¹¹⁰ DIAS, Steeve Beloni Corrêa Dielle. op. cit., p. 63.

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 envoltórios fechados, podendo o transportador verificar seu conteúdo.¹¹¹

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 Filho¹¹², em casos de sobre estadias, o afretador será obrigado a pagar algum excedente já estipulado no contrato e por quaisquer taxas portuárias que forem necessárias.

2.5. Tipos de Contrato de Afretamento

Há algumas modalidades diferentes quanto à utilização do navio dentro de um contrato de afretamento marítimo. Segundo Gibertoni¹¹³, os tipos de contratos de afretamento são os seguintes: a casco nu, por tempo, por viagem, parcial ou total.

O próprio direito brasileiro, na Lei nº 9.432/97, apresenta as definições dos afretamentos a casco nu, por tempo e por viagem, em seu artigo 2º:

¹¹¹ DIAS, Steeve Beloni Corrêa Dielle. op. cit., p. 65.

¹¹² 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.

¹¹³ GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. op. cit., p. 179.

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

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

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

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

Além disso, o próprio artigo 566 do Código Comercial Brasileiro estipula sobre as condições contratuais dos contratos de afretamento marítimo, na qual estipula que ele se materializa pela Carta Partida ou pelo conhecimento de embarque:

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.

2.5.1. Afretamento a casco nu

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 Gibertoni¹¹⁴, 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.

¹¹⁴ GIBERTONI, Carla Adriana Comitê. op. cit., p. 179.

Além disso, conforme afirma Pinto¹¹⁵, 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 Club. Nesse caso, o afretador é o emissor da Carta Partida e dos Conhecimentos de Embarque.

Segundo Chanda¹¹⁶, o afretamento a casco nu acontece quando o afretador assume o controle da embarcação, além de ser responsável por toda a sua operação e manutenção. Ademais, a tripulação e o comandante do navio também ficam sob a responsabilidade do afretador, sendo que os contratos de transporte marítimo ou *Bill of Lading* assinados pelo comandante, seria como se o próprio afretador estivesse firmando esse termo de embarque.

Chanda¹¹⁷ também destaca que “o valor do salvamento vai para o fretador e atos ilícitos do capitão e da tripulação são uma barreira contra o fretador e não o proprietário”. Nesse tipo de contrato, caso não tenha um termo formalmente firmado entre as partes, o afretador também normalmente será o responsável pelos deveres legais.

Antes de apresentar os afretamentos por tempo e por viagem, é importante destacar que, ao contrário do afretamento a casco nu, Chanda¹¹⁸ apresenta o *non-demise charter*, que ocorre quando o proprietário do navio entrega a embarcação devidamente equipada e tripulada. Sendo que o afretador deverá apenas providenciar a entrega das mercadorias que serão embarcadas. Assim, seria uma modalidade geral, na qual pode se dividir entre o afretamento por tempo e por viagem.

2.5.2. Afretamento por tempo

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

¹¹⁵ PINTO, Mariana Rebello dos Santos. op. cit., p. 25.

¹¹⁶ CHANDA, Soumyadipta. op. cit. p. 4.

¹¹⁷ Idem. Idem. Ibidem.

¹¹⁸ Idem. Idem. p. 5.

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 Pinto¹¹⁹, 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.

Assim, nestes dois tipos de contrato de afretamento, o afretador se torna objetivamente responsável pelos atos de sua tripulação, além das avarias causadas por erros na armação e manutenção da embarcação, a qual será analisada com mais detalhes no próximo capítulo.

2.5.3. Afretamento por viagem

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 Gibertoni¹²⁰, 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 sobre 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. Igualmente, ao afretamento a casco nu e por tempo, o afretador também será responsável pelos atos de sua tripulação e por sinistros que possam acontecer, mas somente no decorrer da viagem contratada.

¹¹⁹ PINTO, Mariana Rebello dos Santos. op. cit., p. 20.

¹²⁰ GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. op. cit., p. 181.

Tabela 2: Diferenças dos Contratos de Afretamento

CONTRATO	OBJETO	GESTÃO	RESPONSABILIDADE DA CARGA	RESPONSABILIDADE POR TERCEIROS
CASCO NU	O afretador tem a posse, o uso e o controle da embarcação, por tempo determinado, incluindo o direito de designar o comandante e a tripulação.	Náutica: Afretador Comercial: Afretador	Afretador	Afretador
TEMPO	O afretador recebe a embarcação armada e tripulada, ou parte dela, para operá-la por tempo determinado	Náutica: Fretador Comercial: Afretador	Afretador	Afretador
POR VIAGEM	O fretador se obriga a colocar o todo ou parte de uma embarcação, com tripulação, à disposição do afretador para efetuar transporte em uma ou mais viagens	Náutica : Fretador Comercial: Fretador	Fretador	Fretador

Fonte: 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. Disponível em <<https://www.maxwell.vrac.puc-rio.br/11538/11538.PDF>> Acesso em 11 de Maio de 2021 atualizado conforme à Lei nº 9.432 de 8 de Janeiro de 1997.

2.5.4. Afretamento total e parcial

De acordo com Gibertoni¹²¹, 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.

¹²¹ GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. op. cit., p. 182.

Segundo Costa¹²², o afretamento parcial, como o nome já diz, ocorre quando parte da embarcação é fretada para transportar mercadorias. Contudo, nem a doutrina e tampouco a jurisprudência explicam os percentuais que caracterizam ou não um fretamento parcial. Ou seja, se o navio não afretado totalmente, o seu fretamento será parcial.

O fretamento total, ainda segundo Gibertoni¹²³, 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.

No direito brasileiro, o artigo 570 do Código Comercial estipula que o afretamento total ocorre quando o navio é carregado completamente: “Art. 570 - Fretando-se o navio por inteiro, entende-se que fica somente reservada a câmara do capitão, os agasalhados da equipagem, e as acomodações necessárias para o material da embarcação.” Ou seja, nos casos de operações sob a égide do contrato de afretamento total a carga será embarcada completamente nas áreas pertinentes do navio, com exceção dos espaços citados acima.

Outra disposição legal do código comercial, precisamente em seu artigo 522, que determina que “estando a embarcação fretada por inteiro, se o capitão receber carga de terceiro, o afretador tem direito a fazê-la desembarcar.” Assim, quando o contrato de afretamento for o total, significa que o afretador é proprietário da carga inteira, não sendo permitido ao capitão receber a mercadoria de terceiros, que são estranhos a essa operação comercial. Porém, caso receba essa mercadoria, a responsabilidade e os custos para o desembarque ficarão a cargo do comandante e fretador.

2.6. Navegação marítima *tramp*

¹²² COSTA, Francisco Campos da. **Análise prático-teórica da natureza jurídica e da formação do contrato de fretamento de navios mercantes por viagem: os impactos da insegurança jurídica no custo Brasil**. Dissertação de Mestrado. Universidade Católica de Santos, 2017.

¹²³ GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. op. cit., p. 183.

Existem dois principais mercados de navegação marítima internacional, que são os *liners* e os *tramps*. De acordo com Moysés Filho¹²⁴, os navios *liners* são os que possuem rotas marítimas pré-estabelecidas pelos armadores. Assim, para tais rotas, já é sabido com antecedência os portos que a embarcação passará, assim como o caminho que será seguido pelo comandante.

Ainda segundo o mesmo autor, essas rotas normalmente são feitas por navios porta-contêineres. Esse mercado de transporte marítimo é excelente para mercadorias que precisam ser transportadas rotineiramente, sendo necessário o armazenamento constante das necessidades do destinatário da carga, ou inclusive quando este não possui capacidade para grandes armazenamentos.

Contudo, para que não haja paralização de mercadorias nos portos, é necessário que sempre haja rodízio dos navios que utilizam essas rotas, assim, diversos armadores realizam parcerias comerciais para suprir as necessidades de transporte das mercadorias contidas nos portos.

A fim de trazer um exemplo sobre essas parcerias comerciais, é possível citar a Sino South America Service (SSA) que é uma rota marítima utilizada pelos armadores Pacific Internacional Lines, CMA CGM, Cosco Shipping e Evergreen, sendo possível verificar abaixo os portos, as datas de chegada e saída e o número de dias de trânsito:

Tabela 3: Sino South America Service

Origin		Arr	Dep	Transit
CNTAO	Qingdao	Thu	Thu	-
CNSHA	Shanghai	Sat	Sun	2
CNNGB	Ningbo	Sun	Mon	3
CNSHK	Shekou	Wed	Thu	6
SGSIN	Singapore	Mon	Tue	11
BRIGI	Itaguaí	Thu	Thu	35
BRSSZ	Santos	Fri	Sat	36
BRPNG	Paranaguá	Mon	Mon	39
BRIOA	Itapoa	Mon	Tue	39
BRNVT	Navegantes	Tue	Wed	40

¹²⁴ MOYSÉS FILHO, Marco Antonio. op. cit., p. 106.

BRITJ	Itajai	Wed	Wed	41
BRSSZ	Santos	Thu	Fri	42
SGSIN	Singapore	Wed	Wed	69
HKHKG	Hong Kong	Sun	Mon	73
CNTAO	Qingdao	Thu	Thu	77

Fonte: PILSHIP, **Sino South America Service**. Disponível em: <<https://www.pilship.com/en-our-service-network-pil-pacific-international-lines/112.html>>, Acesso em 15 de Outubro de 2021.

Entretanto, o foco do presente trabalho são o mercado de navios *tramp*, que segundo Octaviano Martins¹²⁵, também são chamados de navegação marítima livre ou não regular, pois a sua principal característica é a irregularidades de suas rotas e escalas, diferentemente do que acontece com os navios *liners*.

Já Moysés Filho¹²⁶ descreve o mercado *tramp* como a sua tradução semântica advinda da língua inglesa, na qual significa “vagabundo”, na qual as embarcações pertencentes a esse mercado são andarilhos e vagueiam pelos mares sem rotas fixas e pré-estabelecidas.

Entretanto, esse mercado de navegação não pode ser compreendido como sendo menos eficaz ou eficiente, uma vez que, conforme pontua Silva¹²⁷, ele é o que mais trabalha, pois eles buscam mercadorias onde quer que elas estejam, desbravando diferentes mercados.

De acordo com Stopford¹²⁸, o mercado de transporte marítimo não regular servia para preencher lacunas do sistema de linhas regulares, que não transportava certas mercadorias gerais e a granel; principalmente, no século XIX, realizando a movimentação de grãos, carvão, minério de ferro, etc. Também é importante destacar que no início do século XX, esse mercado era atuado por pequenas companhias, sendo que as grandes companhias de transporte davam mais importância para os serviços regulares.

¹²⁵ OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. op. cit., p. 61.

¹²⁶ MOYSÉS FILHO, Marco Antonio. op. cit., p. 109.

¹²⁷ SILVA, José Odanir Mendes de Lima e. op. cit., p. 56.

¹²⁸ STOPFORD, Martin. op. cit., p. 61.

Segundo Octaviano Martins¹²⁹, a opção pelo afretamento de navios se baseia em duas vertentes fundamentais, que são: o afretamento pelo exportador ou importador nas vendas marítimas e o afretamento pelas empresas de navegação. Sendo assim, analisando a competitividade do mercado é possível verificar como que se dará o perfil do afretador.

Moysés Filho¹³⁰ afirma ainda que o mercado de navegação *tramp* não percorre rotas fixas e suas embarcações são afretadas, conforme as necessidades específicas para cada caso, sendo muito usadas para carregamento de cargas sazonais, já que manter uma rota fixa para esse tipo de mercadoria, causaria prejuízos financeiros para o armador e afretador.

Vieira *apud* Moysés Filho¹³¹ apresenta uma explicação resumida do que se trata a navegação *tramp*:

Navegação livre ou tramp é o tipo de serviço utilizado para o transporte de granéis, diferindo-se completamente do transporte de linha regular. Este tipo de transporte caracteriza-se pela irregularidade, ou eventualidade; por isso também é chamado de serviço eventual. As viagens são planejadas para cada navio, em função da carga obtida para o mesmo, e não há repetição de itinerário, salve em caso de viagens consecutivas.

Assim, normalmente os navios *tramps* são mais usados para o carregamento de cargas granéis, sejam eles líquidos ou sólidos, devido a sazonalidade desses produtos, como soja, milho, açúcar e etanol, que possuem uma época específica para maior escoamento.

Stopford¹³² destaca que no início do século XX, esse mercado atuava principalmente com o transporte de carvão e grãos, representando dois terços da tonelage da carga embarcada. A tabela abaixo demonstra a quantidade de cargas embarcadas pelo sistema de navios não regulares no ano de 1935.

Tabela 4: Cargas transportadas pelos navios de linhas não regulares de longo curso britânicas (1935)

¹²⁹ OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. op. cit., p. 61.

¹³⁰ MOYSÉS FILHO, Marco Antonio. op. cit., p. 109.

¹³¹ Idem. Idem. Ibidem.

¹³² STOPFORD, Martin. op. cit., p. 62.

Carga	Viagens	Toneladas de Carga
Carvão e coque	1.873	12.590.000
Grão	1.200	8.980.000
Grão e madeira	105	890.000
Madeira	196	1.345.000
Madeira e outra carga	19	110.000
Minério	398	2.830.000
Fertilizantes	207	1.535.000
Açúcar	204	1.425.000
Outras cargas	610	3.785.000
Totais	4.812	33.490.000

Fonte: STOPFORD, Martin. **Economia marítima**. tradução de Léo Tadeu Robles, Ana Cristina Ferreira Castela Paixão Casaca. – 3. ed. – São Paulo: Blucher, 2017, p. 62.

Entretanto, Moysés Filho¹³³ destaca que esse mercado não é exclusivo das cargas granéis, uma vez que também são utilizados para o transporte de cargas de projeto, como “pás de equipamento de geração de energia eólica, turbinas de geração de energia para usinas hidrelétricas, partes de aeronaves, portêineres e outras cargas de grandes dimensões.”

Ademais, Stopford¹³⁴ aponta que em julho de 2007, a frota de navios graneleiros representava 14.756 embarcações, sendo 8.040 navios tanques, 6.631 navios graneleiros e uma ínfima frota de 85 navios combinados. Além disso, é importante saber a diferenciação entre “produto primário a granel” e “carga a granel”. O primeiro representa materiais brutos, normalmente advindos da agricultura que são embarcados a granel na embarcação, como açúcar, soja, milho, etc; já a carga a granel pode ser inclusive produtos acabados, que, em certas situações, devido às suas dimensões não podem ser transportadas em contêineres, devendo ser transportadas em navios de carga geral.

Nessas situações, o mercado *tramp* se materializa por meio de dois documentos, que são o contrato de afretamento (*charter-party* ou carta-partida) e o conhecimento de embarque (*bill of lading*). Segundo Moysés Filho¹³⁵, o primeiro serve para formalizar o afretamento da embarcação, ao passo que o

¹³³ MOYSÉS FILHO, Marco Antonio. op. cit., p. 109.

¹³⁴ STOPFORD, Martin. op. cit., p. 466.

¹³⁵ MOYSÉS FILHO, Marco Antonio. op. cit., p. 109.

segundo é utilizado para comprovar o recebimento e a propriedade da mercadoria embarcada.

Conforme verificado, a navegação de embarcações *tramp* são as que mais se movimentam pelos mares e, portanto, podem estar mais sujeitas a avarias e acidentes, podendo ocasionar prejuízos para o armador, afretador e embarcador, caso também ocorra algum prejuízo para a carga.

Agora que já foi apresentado sobre a materialização do contrato de afretamento marítimo, além da sua natureza jurídica, os navios mercantis que podem ser objetos de sua exploração, as partes contratantes, os tipos de contratos e a navegação marítima de navios irregulares (*tramps*), será apresentado a questão da responsabilidade civil das partes contratantes, em caso de ocorrência de algum sinistro envolvendo a embarcação e/ou a operação mercantil.

3. RESPONSABILIDADE CIVIL NOS CONTRATOS DE AFRETAMENTO MARÍTIMO

3.1. 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)¹³⁶, “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 destroçada em razão de abalroamento 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.¹³⁷

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

¹³⁶ BRASIL, **Lei nº 2.180, de 5 de Fevereiro de 1954 (Lei Orgânica do Tribunal Marítimo)**.

¹³⁷ PIMENTA, Matusalém Gonçalves. **Processo marítimo: formalidades e tramitação**. 2. Ed. Barueri: Manole, 2013, p. 31.

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.

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, espiando 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.¹³⁸

Ademais, segundo Gibertoni¹³⁹ 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 Pimenta¹⁴⁰, 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

¹³⁸ PIMENTA, Matusalém Gonçalves. op. cit., p. 32.

¹³⁹ GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. op. cit., p. 243.

¹⁴⁰ PIMENTA, Matusalém Gonçalves. op. cit., p. 32.

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.

Recentemente, foi noticiado na mídia internacional o encalhe do navio porta-contêineres M/V Ever Given no Canal Suez, que é considerada a principal conexão entre o continente asiático com a Europa. Tal sinistro trouxe impactos econômicos não apenas para os envolvidos no acidente em si, como também para outros agentes, uma vez que a passagem do canal ficou travada pelo navio encalhado.

Devido a esse acidente, muitas embarcações tiveram que dar a volta pelo continente africano para chegar ao seu destino, gastando mais combustível e tempo para tanto. Além disso, várias cargas chegaram com atrasos ao seu local de destino, trazendo prejuízos nas produções industriais, que dependiam de certas matérias-primas.

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 plataforma marítima, pois esta é autopropulsível. Pimenta¹⁴¹ fundamenta que para que o choque seja caracterizado como colisão é necessário que haja avarias na embarcação e/ou no objeto.

Recentemente, em nossa região, aconteceu uma colisão envolvendo o navio porta-contêineres M/V Cap San Antonio e a travessia de balsas entre os municípios de Santos e Guarujá. O acidente causou danos ao navio, como também a dois atracadouros do terminal de balsas, causando prejuízos tanto para os responsáveis pela embarcação como a terceiros.

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.

¹⁴¹ PIMENTA, Matusalém Gonçalves. op. cit., p. 35.

Segundo Pimenta¹⁴², 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, Gibertoni¹⁴³ 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 Pimenta¹⁴⁴, 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 incêndio dentro do navio e provocar maiores danos tanto ao navio quanto a mercadoria de terceiros.

De acordo com Pimenta¹⁴⁵, a varação 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

¹⁴² PIMENTA, Matusalém Gonçalves. op. cit., p. 36.

¹⁴³ GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. op. cit., p. 245.

¹⁴⁴ PIMENTA, Matusalém Gonçalves. op. cit., p. 37 e 38.

¹⁴⁵ Idem. Idem. p. 34.

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. Gibertoni¹⁴⁶ 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 Gibertoni¹⁴⁷, 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, Pimenta¹⁴⁸ 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 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.

¹⁴⁶ GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. op. cit., p. 248.

¹⁴⁷ Idem. Idem. p. 209.

¹⁴⁸ PIMENTA, Matusalém Gonçalves. op. cit., p. 47.

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.¹⁴⁹

Entende-se por avarias simples ou particular o dano causado em virtude de caso fortuito, culpa ou dolo. De acordo com Gibertoni¹⁵⁰, 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 Pimenta¹⁵¹, 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 acidentes marítimos. Segundo Gibertoni¹⁵², essas regras, que inicialmente eram conhecidas como Regras de York, originaram em 1864 e, posteriormente, foram concretizadas na cidade de Antuérpia, em 1877.

¹⁴⁹ BRASIL. **Código Comercial Brasileiro (Lei nº 556 de 25 de Junho de 1850)**.

¹⁵⁰ GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. op. cit., p. 211.

¹⁵¹ PIMENTA, Matusalém Gonçalves. op. cit., p. 47.

¹⁵² GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. op. cit., p. 214.

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. Também é importante destacar que o Brasil não ratificou nenhuma dessas convenções, tendo apenas assinado as Regras de Hamburgo de 1978.

3.2. Responsabilidade civil contratual nos contratos de afretamento marítimo

A responsabilidade civil contratual, como o nome já pressupõe, advém do inadimplemento do contrato ou acordo firmado entre as partes. A legislação brasileira, nos artigos 389 e seguintes do Código Civil¹⁵³, determina sobre a responsabilidade civil contratual, contudo, no texto legal determina a nomenclatura *lato sensu* de contrato, que são as obrigações.

De acordo com Gonçalves¹⁵⁴, a responsabilidade civil contratual também ocorre quando há o descumprimento de qualquer tipo de obrigação, mesmo as que são oriundas de negócios unilaterais, como o testamento, o mandato ou a

¹⁵³ BRASIL. **Código Civil (Lei nº 10.406 de 10 de Janeiro de 2002)**.

¹⁵⁴ GONÇALVES, Carlos Roberto. **Responsabilidade Civil**. 20. ed. São Paulo: Saraiva, 2021, p. 114.

promessa de recompensa, ou até das que advém da legislação, como a obrigação de pagar alimentos.

Conjuntamente com a responsabilidade civil contratual, há também a extracontratual, que se origina dos atos ilícitos praticados. Gonçalves¹⁵⁵ afirma que muitos doutrinadores criticam a teoria dualista da responsabilidade civil, pois os efeitos da responsabilidade são uniformes, uma vez que para ambas, é necessário que se apresente o dano, o ato ilícito e o nexos causal. Contudo, apesar disso, nos ordenamentos jurídicos de diversos países, inclusive no Brasil, é aplicada a teoria dualista.

Segundo Tartuce¹⁵⁶, atualmente prevalece a teoria dualista, que advém do direito alemão, na qual determina que toda obrigação é composta por uma relação dupla: débito e crédito. Essa teoria foi desenvolvida no final do século XIX, e é importante para a compreensão do inadimplemento e da responsabilidade contratual.

Todo contrato representa a materialização formal de uma obrigação, na qual duas ou mais partes celebraram. Cada uma das partes contratantes terá obrigações a serem cumpridas no contrato celebrado. No caso do contrato de afretamento marítimo, a obrigação do fretador é realizar a entrega da embarcação para o afretador, ao passo que a obrigação deste é pagar o respectivo frete àquele.

No tocante aos contratos de afretamento marítimo, principalmente nas cartas-partidas padrões, já existem cláusulas pré-estabelecidas que já tratam das responsabilidades dos contratantes em decorrência de avarias às embarcações.

De acordo com Octaviano Martins¹⁵⁷, as cartas-partidas padrões possuem características que variam conforme o tipo de afretamento, porém, possuem estrutura e uma sistematização que se assimilam muito entre elas, que são compostas por duas partes. A primeira parte contém as enunciações gerais, ao passo que a segunda parte contém as cláusulas que irão tratar de diversos assuntos, inclusive da responsabilização das partes contratantes.

¹⁵⁵ GONÇALVES, Carlos Roberto. op. cit. p. 116.

¹⁵⁶ TARTUCE, Flávio. **Responsabilidade Civil**. 3. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2021, p. 136.

¹⁵⁷ OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. op. cit. p. 379.

Segundo Octaviano Martins¹⁵⁸, a cláusula de avaria grossa ou *general average, gross average*, cuja base legal advém das regras de York e Antuérpia, trata da responsabilização em caso de acidentes e danos causados à embarcação. Pela cláusula de New Jason, a qual é normalmente utilizada nos Estados Unidos, ficará autorizado ao armador do navio exigir indenização, em caso de avaria grossa, mesmo ela tendo ocorrido por culpa dele, sendo que este não responderá por tal ato, uma vez que a legislação norte-americana não autoriza que o armador que cometeu erros na embarcação exija contribuições de avaria grossa.

As Regras de York e Antuérpia de 2004, na qual o Brasil é signatário, apresentam uma definição clara sobre avaria grossa, conforme abaixo:

There is a general average act when, and only when, any extraordinary sacrifice or expenditure is intentionally and reasonably made or incurred for the common safety for the purpose of preserving from peril the property involved in a common maritime adventure.¹⁵⁹

Nos contratos de afretamento marítimo também possui a cláusula de abalroamento em caso de culpa de ambos os navios (*both to blame collision*), ou seja, o abalroamento aconteceu por culpa de ambas as embarcações. Martins pontua que nessa situação a responsabilidade será de ambos, sendo a indenização calculada pelo percentual da culpa de cada um, conforme determina a Convenção de Bruxelas, que dispõe que a responsabilidade é proporcional à gravidade da culpa, porém, caso não seja possível estipular o percentual de cada um, ela será 50% para ambas as partes culpadas. Contudo, em caso de morte ou danos a terceiros, essa responsabilidade será solidária entre as partes.

Segundo Moysés Filho¹⁶⁰, a responsabilidade civil contratual nos contratos de afretamento é determinada por certas cláusulas, que precisam

¹⁵⁸ OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. op. cit. p. 385.

¹⁵⁹ Existe um ato de média geral quando, e somente quando, qualquer sacrifício ou gasto extraordinário é intencional e razoavelmente feito ou incorrido para a segurança comum com o propósito de preservar do perigo a propriedade envolvida em uma aventura marítima comum. [tradução livre]

¹⁶⁰ MOYSÉS FILHO, Marco Antonio. op. cit., p. 272.

estar devidamente estabelecidas entre as partes e reduzidas a termo, a fim de trazer segurança jurídica para as partes. Uma dessas cláusulas é a de indenização (*Indemnity Clause*), na qual analisará as causas de determinado dano a fim de determinar a responsabilidade das partes envolvidas.

De acordo com Ribeiro¹⁶¹, o comandante representa os interesses do armador e do afretador-transportador sendo, portanto, responsável pelo bem-estar da tripulação e da segurança de tudo e de todos no decorrer da viagem marítima. Caso algum acidente, avaria, sinistro ou qualquer outro tipo de intercorrência aconteça por culpa exclusiva do comandante, as empresas responsáveis pela sua contratação, podendo ser o armador e/ou o afretador, serão contratualmente corresponsáveis por tal ocorrência.

Conforme pontua Octaviano Martins¹⁶², o comandante da embarcação será responsável “por fatos delituosos, pela prática de atos contratuais realizados no exercício de suas funções, por quaisquer atos jurídicos efetuados por conta do armador e das consequências que destes resultarem,” além de todos os acidentes e sinistros que podem ocorrer ao navio e/ou à carga durante a viagem marítima.

Ademais, Octaviano Martins também apresenta uma lista de responsabilidades do comandante que estão também dispostas no Código Comercial Brasileiro de 1850, que são:

- I. Perdas e danos, se comprovada fraude nas contas prestadas pelo comandante (CCom, art. 533);
- II. Multas oriundas de descumprimento de leis e regulamentos dos portos e das demais autoridade (CCom, art. 530);
- III. Despesas cujas causas não tenham sido declaradas (CCom, arts, 494, 515, 518 e 651);
- IV. Pelas perdas e danos por não concluir viagem sem causa justificada (CCom, art. 532);
- V. Prejuízos que resultarem de discórdias entre os indivíduos da mesma tripulação ao serviço desta, se não provar que empregou todos os meios convenientes para evita-las (CCom, arts. 530 e 718).

¹⁶¹ RIBEIRO, André Filipe Alves. **O estatuto e a responsabilidade civil do comandante do navio**. Dissertação de Mestrado na área de especialização em Ciências Jurídico-Empresariais apresentada à Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra, Portugal. 2017, p. 85 e 86.

¹⁶² OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. op. cit. p. 405.

Moysés Filho¹⁶³ traz um excelente exemplo sobre os prejuízos que o armador e/ou afretador podem sofrer por algum erro cometido pelo comandante do navio:

No caso conhecido como The Aquacharm, foi embarcada mais carga no navio do que o possível em virtude da rota a ser realizada. A rota traçada previa a passagem pelo canal do Panamá, que foi prejudicada pelo excesso de carga, sendo necessário o transbordo de carga. Foi decidido que os custos de transbordo seriam de responsabilidade do fretador, uma vez que quem incorreu em falta foi o comandante do navio que não observou que o excesso de carga prejudicaria a navegabilidade, sendo refutada a hipótese de que foram as ordens de embarque de carga do afretador que causaram o incidente.

Octaviano Martins¹⁶⁴ afirma que nos casos de sinistros, avarias e/ou acidentes causados por culpa do comandante, a responsabilidade recaía sobre o armador e/ou afretador do navio, uma vez que prepondera a teoria da responsabilidade objetiva, haja vista que aquele atua como preposto deste.

Ademais, conforme pontua Moysés Filho¹⁶⁵, existe uma cláusula presente nos contratos de afretamento que transfere a responsabilidade civil por atos praticados pelo comandante e/ou por sua tripulação para o armador e/ou afretador que se chama cláusula Himalaya.

Tal cláusula recebeu tal nomenclatura, a partir de um acidente que aconteceu no navio S.S. Himalaya, que causou ferimentos graves a uma passageira. No contrato de transporte previa que ela não poderia buscar indenização judicialmente do transportador, não restando outra alternativa senão pleitear contra o comandante do navio e o tripulante que ocasionou seus ferimentos. Assim, após tal incidente, os contratos de afretamento preveem tal cláusula que afasta a responsabilidade de quaisquer trabalhadores a bordo de navios de passageiros e de cargas.

No direito brasileiro, tal teoria também é defendida pelos civilistas, conforme defende Gonçalves¹⁶⁶ que explica que a responsabilidade objetiva

¹⁶³ MOYSÉS FILHO, Marco Antonio. op. cit., p. 272.

¹⁶⁴ OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. op. cit. p. 409.

¹⁶⁵ MOYSÉS FILHO, Marco Antonio. op. cit., p. 272.

¹⁶⁶ GONÇALVES, Carlos Roberto. op. cit., p. 20.

decorre da presunção de culpa, não havendo a necessidade de prová-la perante o juiz, para que se possa requerer a sua indenização. Tal entendimento decorre da teoria do risco, que explica que “toda pessoa que exerce alguma atividade cria um risco de dano para terceiros. E deve ser obrigada a repará-lo, ainda que sua conduta seja isenta de culpa.”

Como foi estudado no decorrer de toda a presente pesquisa, a navegação marítima apresenta diversos riscos e perigos atinentes ao próprio negócio ou à operação em si, não restando dúvidas de que caso ocorra algum sinistro ou acidente a responsabilidade passará para o armador e/ou afretador.

No tocante aos navios do mercado *tramp*, é importante destacar que as carta-partidas padrão, também chamados de *standard forms*, possuem diversas variedades, conforme o tipo de carga embarcada. Porém, Segundo determina Moysés Filho¹⁶⁷, a *The Baltic and International Maritime Council* (BIMCO), disponibiliza alguns contratos padrões. Os *standard forms* mais utilizados no caso de afretamentos por viagem são o GENCON 94, para cargas geral, e o ASBATANKVOY 77, para produtos químicos líquidos, contudo, este não conta na listagem da BIMCO, pois pertence à *Associations of Ship Brokers and Agents* dos Estados Unidos da América; já no caso de afretamentos por tempo, os mais usados são o NYPE e o SHELLTIME.

A cláusula de abalroamento por culpa de ambos os navios (*Both to Blame Collision*) determina que caso haja choque entre duas embarcações, os transportadores serão responsabilizados conforme o seu nível de culpa, contudo, Moysés Filho¹⁶⁸ ressalta que na prática, tal cláusula pode possuir certos empecilhos na sua prática, devido à sentenças que delimitam a porcentagem de culpa de cada envolvido. Porém, é importante destacar que há previsão de responsabilidade contratual e pagamento de indenização pelo dono da carga, caso haja alguma falta náutica da tripulação.

Tal disposição está presente na cláusula 11 do GENCON 94, que dispõe:

¹⁶⁷ MOYSÉS FILHO, Marco Antonio. op. cit., p. 251 e 252.

¹⁶⁸ Idem. Idem. p. 277.

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 Owners in the navigation or in the management of the Vessel, the owners of the cargo carried hereunder will indemnify the Owners 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 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 owners. 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.¹⁶⁹

Portanto, percebe-se que as cláusulas contratuais nos *standard forms* dos contratos de afretamento marítimo apresentam cláusulas que preveem como será delimitada a responsabilidade civil dos armadores e/ou afretadores, e inclusive de transportadores de carga, na ocorrência de acidentes, sinistros e/ou avarias, que podem ocasionar danos à embarcação ou à carga transportada.

3.3. Responsabilidade civil extracontratual nos contratos de afretamento marítimo

Diferentemente da responsabilidade civil contratual, a extracontratual independe de disposição contratual para responsabilizar as partes

¹⁶⁹ Se a Embarcação entrar em colisão com outra embarcação como resultado de negligência da outra embarcação e de qualquer ato, negligência ou inadimplência do Comandante, Marinheiro, Piloto ou dos servos dos Proprietários na navegação ou na gestão da Embarcação, os proprietários da carga transportada nos termos deste instrumento irão indenizar os Proprietários contra todas as perdas ou responsabilidades para com a outra embarcação não transportadora ou seus proprietários, na medida em que tal perda ou responsabilidade represente perda ou dano a, ou qualquer reclamação dos proprietários da referida carga paga ou a pagar pelo outro navio ou navio não transportador ou seus proprietários da referida carga e compensada ou recuperada pelo outro navio ou navio não transportador ou seus proprietários como parte de sua reclamação contra o navio transportador ou os Proprietários. As disposições anteriores também se aplicam quando os proprietários, operadores ou responsáveis por qualquer embarcação ou embarcações ou objetos que não, ou além das embarcações ou objetos em colisão, sejam culpados em relação a uma colisão ou contato. [tradução livre]

contratantes. De acordo com Tartuce¹⁷⁰, para que possa ser apontada a existência da obrigação de indenização, é preciso identificar os quatro elementos da responsabilidade civil extracontratual, que são: “a) conduta humana; b) culpa genérica, em sentido amplo ou *lato sensu*; c) nexo de causalidade; d) dano ou prejuízo.”

A fim de apresentar uma diferenciação entre as duas modalidades de responsabilidade civil, foi apresentado a tabela abaixo que a ilustra melhor:

Tabela 5: Diferença da responsabilidade civil contratual e extracontratual

Elementos da responsabilidade extracontratual ou <i>aquiliana</i>	Elementos da responsabilidade civil contratual
Conduta Humana	Obrigação violada (contrato válido descumprido)
Culpa <i>lato sensu</i>	Culpa <i>lato sensu</i>
Nexo de causalidade	Nexo de causalidade
Dano	Dano

Fonte: TARTUCE, Flávio. **Responsabilidade Civil**. 3. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2021, p. 260.

A fim de complementar tal diferenciação, é importante frisar que para que haja violação de direito de outrem, na responsabilidade civil extracontratual, conforme pontua Gonçalves¹⁷¹, é necessária a comprovação de que a ação ou omissão foi feita com imprudência, negligência ou imperícia do agente. Ao passo que na responsabilidade civil contratual, basta que haja o descumprimento do contrato, independentemente da culpa do agente causador do dano.

No direito brasileiro a responsabilidade civil extracontratual está principalmente disposta nos artigos 186 e 187 do Código Civil Brasileiro, conjuntamente com o artigo 927 do mesmo dispositivo, que dispõe sobre a obrigação de indenizar outrem que tenha sofrido danos causados pelo agente:

¹⁷⁰ TARTUCE, Flávio. op. cit., p. 259.

¹⁷¹ GONÇALVES, Carlos Roberto. op. cit., p. 13.

Art. 186. Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito.

Art. 187. Também comete ato ilícito o titular de um direito que, ao exercê-lo, excede manifestamente os limites impostos pelo seu fim econômico ou social, pela boa-fé ou pelos bons costumes.

Art. 927. Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo.

Parágrafo único. Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem.¹⁷²

Entretanto, o Código Civil Brasileiro não apresenta questões de afretamento marítimo, causando uma lacuna legislativa sobre tal contrato nesse termo legal. Porém, segundo Moysés Filho¹⁷³, apesar dessa ausência de disposição legal, é possível aplicar o artigo 476 do Código Civil aos contratos de afretamento marítimo, que determina a cláusula da *exceptio non adimpleti contractus*, que dispõe que:

Art. 476. Nos contratos bilaterais, nenhum dos contratantes, antes de cumprida a sua obrigação, pode exigir o implemento da do outro.¹⁷⁴

Precisamente sobre os contratos de afretamento marítimo, o Código Comercial Brasileiro é responsável por trazer dispositivos legislativos sobre tal temática. Ocorrendo algum tipo de sinistro com a embarcação e/ou carga, o artigo 761 do CCom determina que se não houver regulamentação contratual sobre as avarias, essa temática será tratada conforme dispõe a legislação.

Art. 762 - Não havendo entre as partes convenção especial exarada na carta partida ou no conhecimento, as avarias hão de qualificar-se, e regular-se pelas disposições deste Código.¹⁷⁵

¹⁷² BRASIL. **Código Civil (Lei nº 10.406 de 10 de Janeiro de 2002)**.

¹⁷³ MOYSÉS FILHO, Marco Antonio. op. cit., p. 170.

¹⁷⁴ BRASIL. **Código Civil (Lei nº 10.406 de 10 de Janeiro de 2002)**.

¹⁷⁵ BRASIL. **Código Comercial Brasileiro (Lei nº 556 de 25 de Junho de 1850)**.

Certos sinistros e/ou avarias podem causar danos ambientais, além dos danos materiais que causam aos particulares envolvidos. Para esses prejuízos ambientais, Campos¹⁷⁶ afirma que a responsabilidade civil ambiental é objetiva, devido ao risco integral da atividade exercida, não sendo necessário provar a culpa e tampouco as causas excludentes de responsabilidade.

O artigo 14, parágrafo 1º da Política Nacional do Meio Ambiente corrobora com tal entendimento da autora:

§ 1º - Sem obstar a aplicação das penalidades previstas neste artigo, é o poluidor obrigado, independentemente da existência de culpa, a indenizar ou reparar os danos causados ao meio ambiente e a terceiros, afetados por sua atividade. O Ministério Público da União e dos Estados terá legitimidade para propor ação de responsabilidade civil e criminal, por danos causados ao meio ambiente.¹⁷⁷

Segundo Popek¹⁷⁸, acidentes envolvendo cargas perigosas podem causar os seguintes efeitos: fogo, explosões, liberação de gás tóxico, derramamento de substâncias perigosas. Ademais, é destacado que cada acidente envolve os seguintes custos:

- social cost (deaths, wounded or lost people);
- expenses incurred from restoration of ships and equipment;
- economic losses due to interrupted or slowed down volume of transported cargo;
- losses caused by environmental pollution, including damage restoration;
- loss of reputation of shipping company.¹⁷⁹

¹⁷⁶ CAMPOS, Ingrid Zanella Andrade. **Responsabilidade administrativa marítima ambiental: uma análise do tribunal marítimo**. Universitas Jus, v. 27, n. 3, 2016, p. 71.

¹⁷⁷ BRASIL. **Política Nacional do Meio Ambiente (Lei nº 6.938 de 31 de Agosto de 1981)**.

¹⁷⁸ POPEK, M. **Factors influencing on the environment during hazardous goods transportation by the sea**. In: IOP Conference Series: Earth and Environmental Science. IOP Publishing, 2019. p. 012052, p. 2

¹⁷⁹ • custo social (mortes, pessoas feridas ou perdidas);

- despesas incorridas com a restauração de navios e equipamentos;
- perdas econômicas devido à interrupção ou redução do volume de carga transportada;
- perdas causadas pela poluição ambiental, incluindo restauração de danos;
- perda de reputação da empresa de transporte. [tradução livre]

Nesse sentido, Farias¹⁸⁰ afirma que no direito internacional privado, quando há ou pode ocorrer discordância de ordenamentos jurídicos internacionais, busca estabelecer regras jurídicas aplicáveis para a responsabilidade extracontratual por danos causados por embarcações, independentemente de sua nacionalidade, principalmente no tocante aos danos causados por desastres ambientais.

Segundo Octaviano Martins¹⁸¹, não existe uma regulamentação uniforme sobre os contratos internacionais causando, portanto, uma diversidade de sistemas jurídicos que regulamentam a autonomia de vontade das partes contratantes. Além disso, tampouco há um tribunal marítimo à nível internacional, que possa solucionar as possíveis controvérsias que podem acontecer, não apenas com os contratos de afretamento marítimo, mas qualquer contrato internacional de comércio, seguro, etc.

Assim, Octaviano Martins¹⁸² declara que no contexto internacional, no tocante aos contratos internacionais, como os de afretamento marítimo, para que lhe sejam aplicadas convenções internacionais ou certas disposições legais estatais, é preciso que haja aceitação do princípio da autonomia da vontade das regras conflitantes do sistema de direito internacional privado. Portanto, o caráter extracontratual da responsabilidade civil das partes do contrato de afretamento marítimo depende muito de fatores legislativos internos e internacionais, que muitas vezes podem ser conflitantes.

3.4. Responsabilidade civil perante terceiros referente aos contratos de afretamento marítimo

Na ocorrência de certos acidentes e/ou sinistros marítimos, é comum que o prejuízo não incorra somente para as partes envolvidos, sendo possível

¹⁸⁰ FARIAS, Inez Lopes Matos Carneiro de. **O Direito Internacional Privado e a Responsabilidade Civil Extracontratual por Danos Ambientais causados por Transportes Marítimos à luz do Direito Brasileiro**. Revista de Direito Internacional, v. 12, n. 1, p. 217-239, 2015, p. 222.

¹⁸¹ OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. op. cit. p. 454.

¹⁸² Idem. Idem. p. 455.

que ocorra danos para pessoas estranhas ao contrato de afretamento marítimo, ou que tampouco tenha participado do acidente que causou o dano.

Nesse sentido, de acordo com Octaviano Martins¹⁸³, no que diz respeito à responsabilidade civil perante terceiros, é importante identificar a hipótese fática e a causalidade referente à gestão náutica e comercial e cláusulas contratuais. Assim, imperioso destacar que o armador-afretador responderá pelos danos causados a terceiros, que se originaram de sua embarcação, desde que não decorra da sua exploração comercial.

No tocante ao direito ambiental, que também representa um importante fator para o afretamento marítimo, Farias¹⁸⁴ afirma que o responsável por poluir o meio ambiente marinho terá a obrigação de indenizar os danos causados, não apenas ao meio ambiente, mas também a terceiros que foram afetados por tal desastre ambiental, não importando se há culpa ou não, além de também lhe serem aplicadas as penalidades administrativas cabíveis.

A título exemplificativo, é possível apontar o acidente ambiental ocorrido no litoral nordeste brasileiro em 30 de Agosto de 2019, na qual foi identificado manchas de óleo que se espalharam por 877 locais, chegando a atingir 127 municípios de 11 estados da região nordeste, sendo possível declarar que esse evento é considerado um dos maiores desastres ambientais ocorridos no Brasil.

Até o presente momento não foi possível identificar precisamente a embarcação responsável por tais prejuízos ambientais e pecuniários para toda a região nordeste. Mas, é importante destacar que nessas situações o Estado da nacionalidade da embarcação também poderá ser responsável pelos danos causados.

Casella *et al*¹⁸⁵ demonstra que a responsabilidade do Estado poderá ser direta ou indireta, na qual a primeira decorre de atos praticados pelo próprio governo ou de seus agentes, ao passo que a segunda é resultado de atos

¹⁸³ OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. op. cit. p. 436.

¹⁸⁴ FARIAS, Inez Lopes Matos Carneiro de. op. cit. p. 233 e 234.

¹⁸⁵ CASELLA, Paulo Borba; SOUZA, Maria Luiza Accioly; ACCIOLY, Sabrina de Lima; ACCIOLY, Samuel de Lima; ACCIOLY, Yvonne de Souza. **Manual de Direito Internacional Público**. 23. ed. São Paulo: Saraiva, 2017. e-book.

praticados por agentes particulares, mas de maneira que o Estado poderá ser responsabilizado.

Na situação supracitada, a responsabilidade do Estado é indireta, haja vista que o derramamento de óleo ocorreu por culpa de uma embarcação, que até o momento não se sabe ao certo se trata-se um navio de bandeira grega, cujo óleo derramado fora embarcado na Venezuela e estava a caminho da Malásia.

Mais especificamente à responsabilidade dos Estados referente aos danos ambientais ao ecossistema marinho, de acordo com Octaviano Martins¹⁸⁶, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) estabelece deveres diferentes vinculados à diversas normas internacionais aplicáveis, de acordo com a organização ou convenção internacional competente.

Em contrapartida, de acordo com Ribeiro¹⁸⁷, a fim de assegurar que os terceiros prejudicados pelos danos ambientais causados pelas embarcações, o direito internacional compreende o princípio da canalização da responsabilidade sobre o proprietário do navio. Tal critério torna-se muito vantajoso para as vítimas da poluição marinha, pois é dispensada a difícil tarefa de identificar o real responsável pelo prejuízo causado.

Entretanto, Ribeiro¹⁸⁸ também destaca dois importantes pontos sobre tal situação:

O primeiro deles é que nada impede o proprietário do navio de se dirigir contra o culpado por via da ação de regresso, e o segundo é que a imunidade garantida pelo direito internacional ao grupo de sujeitos em que se inclui o comandante não se consolida se o dano ambiental resultou de um facto cometido por uma dessas pessoas com a intenção de o causar, ou, pelo menos, temerariamente e com o conhecimento que tal dano provavelmente se produziria.

¹⁸⁶ OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. **Direito marítimo: Internacional: da responsabilidade internacional pelos danos causados ao meio ambiente marinho.** Verba Juris (UFPB), v. 7, p. 257-287, 2008. p. 283.

¹⁸⁷ RIBEIRO, André Filipe Alves. op. cit., p. 110.

¹⁸⁸ Idem. Idem. Ibidem.

Sobre a responsabilidade civil das partes contratantes do contrato de afretamento marítimo, que possam ocasionar certos danos a terceiros, que são estranhos aos contratos, Octaviano Martins¹⁸⁹ apresenta duas situações que normalmente causam litígios, que são: “I) danos decorrentes a embarque, manuseio e descarga de mercadorias e II) danos relacionados aos atos praticados pelo comandante.”

O embarque e a descarga das mercadorias são de responsabilidade dos trabalhadores portuários, que estão sujeitos a ocasionar danos a embarcação, a carga e/ou inclusive a terceiros não envolvidos na operação portuária. Diante desses riscos, Moysés Filho¹⁹⁰ afirma que a cláusula de danos causados por trabalhadores portuários (*Stevedore Damages*) prevê que nos contratos de afretamento marítimo, a contratação de trabalhadores portuários é de responsabilidade do afretador.

Diante disso, a BIMCO apresenta duas cláusulas de responsabilidade dos trabalhadores portuários, uma para os contratos de afretamento por viagem e outra por tempo, apesar de ambas serem praticamente iguais. Tais cláusulas estão dispostas na tabela abaixo:

Tabela 6: *BIMCO's Stevedore Damage Clauses*

Cláusula por danos causados por trabalhadores portuários em contratos de afretamento marítimo por viagem	Cláusula por danos causados por trabalhadores portuários em contratos de afretamento marítimo por tempo
(a) Os afretadores serão responsáveis por danos (exceto desgaste razoável) a qualquer parte da embarcação causados por trabalhadores portuários. Os afretadores serão responsáveis por todos os custos de reparação de tais danos e por	(a) Os afretadores serão responsáveis por danos (exceto desgaste razoável) a qualquer parte da embarcação causados por trabalhadores portuários. Os afretadores serão responsáveis por todos os custos de reparação de tais danos e por

¹⁸⁹ OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. op. cit. p. 436.

¹⁹⁰ MOYSÉS FILHO, Marco Antonio. op. cit., p. 264.

<p>qualquer tempo perdido, os quais deverão ser pagos em um valor equivalente à taxa de sobre estadia.</p>	<p>qualquer tempo perdido.</p>
<p>(b) O comandante do navio ou o armador devem notificar os afretadores ou seus agentes e os trabalhadores portuários de qualquer dano o mais rapidamente possível, sob pena de os afretadores não serem responsáveis.</p>	<p>(b) O comandante do navio ou o armador devem notificar os afretadores ou seus agentes e os trabalhadores portuários de qualquer dano o mais rapidamente possível, sob pena de os afretadores não serem responsáveis.</p>
<p>(c) Os danos dos trabalhadores portuários que afetam a navegabilidade da embarcação devem ser reparados sem qualquer demora antes que ela saia do porto onde tais danos foram causados ou descobertos. Os danos dos trabalhadores portuários que afetam as capacidades comerciais da embarcação devem ser reparados antes de deixar o último porto de descarga, caso contrário os afretadores serão responsáveis pelas perdas resultantes. Todos os outros danos que não sejam reparados antes de deixar o último porto de descarga devem ser reparados pelo armador e liquidados pelos afretadores no recebimento da fatura comprovada do armador.</p>	<p>(c) Os danos dos trabalhadores portuários que afetam a navegabilidade da embarcação devem ser reparados sem qualquer demora antes que ela saia do porto onde tais danos foram causados ou descobertos. Os danos dos trabalhadores portuários que afetam as capacidades comerciais da Embarcação devem ser reparados antes da devolução, caso contrário os afretadores serão responsáveis pelas perdas resultantes. Todos os outros danos que não sejam reparados antes da devolução devem ser reparados pelo armador e liquidados pelos afretadores no recebimento da fatura comprovada do armador.</p>

Fonte: MOYSÉS FILHO, Marco Antonio. **Contratos de afretamento de navios: atualizada de acordo com as regras da ANTAQ de 2016 e o Novo Código de Processo Civil**. Curitiba: Juruá, 2017, p. 265 [tradução livre].

Segundo Octaviano Martins¹⁹¹, mesmo sendo importante se atentar às cláusulas contratuais, principalmente nas cláusulas referente aos atos negligentes do comandante e sua tripulação (*negligence clause*), é imperioso observar que a responsabilidade pelos danos causados pelo comandante do navio, devido à sua má gestão náutica serão por conta do afretador a tempo. Apesar disso, existem orientações e entendimentos doutrinários que defendem que a responsabilidade será solidária entre o fretador e o afretador.

Sobre a cláusula de negligência, Moysés Filho¹⁹² afirma o seguinte:

A cláusula de negligência visa elencar as possibilidades de não responsabilização do armador. Conforme Eliane Maria Octaviano Martins, sua redação é variável e geralmente versa sobre três tipos de exoneração, a saber: as faltas cometidas pelos seus prepostos, as exonerações relativas às ocorrências designadas concretamente, e por último as exonerações gerais (desde que tenha exercido a diligência razoável).

Assim, é importante observar que a navegação mercantil envolve diversos fatores que vão além do contrato de afretamento marítimo propriamente dito. Diante disso, é possível citar o encalhe do navio Ever Given, a fim de apresentar um exemplo prático de acidentes e/ou sinistros marítimos que podem ocasionar prejuízos a terceiros.

Nesse sentido, de acordo com Cha *et al*¹⁹³, apesar de não ter ocorrido nenhum dano físico para as cargas embarcadas no navio Ever Given, tal encalhe causou atrasos na entrega dessas mercadorias aos seus respectivos destinos. Assim, como o conhecimento de embarque representa o contrato de transporte na navegação de navios porta-contêineres, o possuidor do conhecimento de embarque pode fazer uma reclamação por danos em relação

¹⁹¹ OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. op. cit. p. 437.

¹⁹² MOYSÉS FILHO, Marco Antonio. op. cit., p. 268.

¹⁹³ CHA, Jaeung; LEE, Jinwoo; LEE, Changhee; KIM, Yulseong. **Legal Disputes under Time Charter in Connection with the Stranding of the MV Ever Given**. Sustainability, v. 13, n. 19, p. 10559, 2021, p. 19.

aos atrasos na entrega contra o afretador, que assume a responsabilidade com em relação ao transporte da carga.

Além disso, Cha *et al*¹⁹⁴ apresentam outros pontos que precisam ser considerados: os transportadores parceiros da Evergreen, que afretaram espaços da embarcação também podem fazer uma reclamação por danos ao afretador em relação às despesas adicionais que podem ter surgido, devido ao atraso na entrega ocasionada pelo encalhe no Canal de Suez.

Diante de todo o exposto percebe-se que o risco da navegação marítima não atinge apenas os participantes do contrato de afretamento marítimo, mas também pode atingir terceiros à este contrato, como exportadores, importadores, trabalhadores portuários, terminais portuários, práticos, além de personagens que não possuem quaisquer relações com a navegação mercantil, sendo, assim, importante analisar e estipular as responsabilidades do afretador e armador na ocorrência de algum acidente e/ou sinistro envolvendo as suas embarcações.

3.5. Legislação interna e internacional tocante à responsabilidade civil marítima internacional

Segundo Moysés Filho¹⁹⁵, uma questão muito importante a ser averiguada na celebração de contratos é a determinação da lei que lhe será aplicada. Quando se está diante de um contrato cujas partes são nacionais, é certo que a legislação aplicada será a brasileira. Contudo, em contratos internacionais, é necessária a análise do caso propriamente dito.

Nesse sentido, Octaviano Martins¹⁹⁶ dispõe que tiveram inúmeras tentativas de uniformizar a regulamentação jurídica sobre os contratos de afretamento e transporte marítimo, como as Conferências de Veneza (1907) e Bremen (1909), que trataram dos conflitos de leis em matéria de frete.

¹⁹⁴ CHA, Jaeung; et. al. op. cit., p. 19.

¹⁹⁵ MOYSÉS FILHO, Marco Antonio. op. cit., p. 72.

¹⁹⁶ OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. op. cit. p. 387.

Em 1980, ainda conforme Octaviano Martins¹⁹⁷, o Comitê Marítimo Internacional em conjunto com a BIMCO, Fonasba (National Associations of Ship Brokers and Agents) e Intercargo (International Association of Dry Cargo Shipowners) elaborou a Charter Party Laytime Definitions 1980, que engloba 31 definições de termos usados nos contratos de afretamento marítimo por viagem; resultando na diminuição de disputas comerciais que ocorriam devido a confusão de termos usados nessas operações.

Por exemplo, é possível citar os seguintes termos de acordo com a Charter Party Laytime Definitions 1980:

I. "PORT" -means an area within which ships are loaded with and/or discharged of cargo and includes the usual places where ships wait for their turn or are ordered or obliged to wait for their turn no matter the distance from that area.

6. "LAYTIME"-means the period of time agreed between the parties during which the owner will make and keep the ship available for loading/discharging without payment additional to the freight.

23. "NOTICE OF READINESS"-means notice to the charterer, shipper, receiver or other person as required by the charter that the ship has arrived at the port or berth as the case may be and is ready to load/discharge.¹⁹⁸

Apesar da relevância em determinar uma uniformização jurídica sobre os contratos de afretamento e transporte marítimo celebrado por partes de nacionalidades diferentes, tal regulamentação se manteve do mesmo jeito, podendo criar negociações complexas e polêmicas, principalmente na questão do conflito de leis relativo aos contratos de afretamento.

De acordo com Moysés Filho¹⁹⁹, nos contratos de afretamento marítimo existe a cláusula Paramount que regulamenta a legislação que será aplicada ao instrumento particular, sendo normalmente aplicada a legislação inglesa.

¹⁹⁷ OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. op. cit. p. 388.

¹⁹⁸ 1. "PORTO" - significa uma área dentro da qual os navios são carregados e/ou descarregados de carga e inclui os locais habituais onde os navios esperam a sua vez ou são ordenados ou obrigados a esperar a sua vez, independentemente a distância dessa área.

6. "LAYTIME" - significa o período acordado entre as partes durante o qual o proprietário irá fazer e manter o navio disponível para a carga/descarga sem pagamento adicional de frete.

23. "AVISO DE PRONTIDÃO" - significa aviso ao afretador, embarcador, recebedor ou outra pessoa, conforme exigido pelo afretamento que o navio chegou ao porto ou cais, conforme o caso e está pronto para carga/descarga. [tradução livre]

¹⁹⁹ MOYSÉS FILHO, Marco Antonio. op. cit., p. 267.

Porém, é possível que sejam aplicadas mais de um ordenamento jurídico para o mesmo contrato.

Mesmo configurado uma multiplicidade de sistemas jurídicos capazes de regulamentar os conflitos que possam surgir sobre o afretamento marítimo, principalmente na determinação de responsabilidade civil sobre eventuais danos e sinistros às embarcações e/ou a terceiros, não existe um tribunal internacional que seja capaz de resolver as possíveis controvérsias relativas aos contratos internacionais de afretamento marítimo.

Especificamente no mercado *tramp* são emitidos dois documentos, que apesar de diferentes, estão relacionados ao afretamento marítimo, que são a carta-partida (*charter party*) e o conhecimento de embarque (*Bill of Lading - BL*). Assim, Octaviano Martins²⁰⁰ destaca que nessa circunstância é preciso analisar três situações fáticas: “1) afretamento do navio para uso do próprio afretador no transporte de carga própria; 2) afretamento do navio pelo afretador para transporte de mercadorias de terceiros; e 3) afretamento do navio pelo afretador e subfretamento.”

Considerando essas hipóteses para uso dos documentos relevantes para o afretamento marítimo, é preciso diferenciar a legislação que será aplicada nas cartas-partidas e nos conhecimentos de embarque. Para tanto, normalmente a cláusula Paramount é aplicada para eleger a lei aplicável nos contratos de afretamento.

Nesse sentido, segundo Octaviano Martins²⁰¹, a cláusula Paramount nos contratos padrões de afretamento marítimo emitidos pela Bimco estipulam o seguinte:

A Convenção de Bruxelas para a Unificação de Certas Regras em Matéria de Conhecimento de Embarque (Bill of Lading) assinada em Bruxelas em 25 de agosto de 1924 (Convenção de Haia) complementada pelo Protocolo assinado também em Bruxelas em 23 de fevereiro de 1968 (Regras de Haia-Visby) e uma vez prevista no país de embarque ela deverá ser aplicada ao Contrato.

Quando as Regras de Haia-Visby não são aplicáveis no país de embarque, a legislação correspondente do país de

²⁰⁰ OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. op. cit. p. 387.

²⁰¹ Idem. Idem. p. 391.

destinação é ativada (deve ser aplicada), ainda que esta legislação somente trate de embarques para o exterior.

Quando não se aplicam as Regras de Haia-Visby em ambos os países de embarque ou destino, a Haia-Visby deve reger o contrato, salvo onde as Regras de Haia são aplicáveis no país de embarque, ou se tal regra não for aplicável no país de embarque, mas for aplicável no país de destinação, a Convenção de Haia será aplicada compulsoriamente a este Contrato.

O Protocolo assinado em Bruxelas em 21 de dezembro de 1979 (Protocolo SDR de 1979), é aplicável onde as Regras de Haia-Visby são aplicáveis, tanto no caso de mandatórias como por contrato. O transportador não deverá em hipótese alguma ser responsável por perdas ou danos à carga que chega, antes do embarque, após o desembarque, ou enquanto a carga estiver sob responsabilidade de outro transportador, ou se for o caso de carga no deck ou se tratar de animais vivos.

Ademais, Octaviano Martins²⁰² também expõe que no caso de haver alguma disputa entre as partes ou divergência de cláusulas entre a carta-partida e o conhecimento de embarque, prevalecerá os termos contidos na carta-partida.

Em relação ao direito brasileiro, o artigo 9º da Lei de Introdução às Normas de Direito Brasileiro²⁰³ determina que será aplicada a legislação do local em que as obrigações são constituídas. Além disso, o artigo 17 da LINDB também pontua que os dispositivos legais e judiciais que violarem a soberania nacional, a ordem público e os bons costumes não terão eficácia no território nacional.

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

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

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

[...]

Art. 17. As leis, atos e sentenças de outro país, bem como quaisquer declarações de vontade, não terão eficácia no Brasil,

²⁰² OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. op. cit. p. 392.

²⁰³ BRASIL. **Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro (Decreto-Lei nº 4.657, de 4 de Setembro de 1942).**

quando ofenderem a soberania nacional, a ordem pública e os bons costumes.

Segundo Fiorati²⁰⁴, o ordenamento jurídico brasileiro não autoriza que a lei aplicável aos contratos seja escolhida, mas permite que o local de sua celebração seja determinado, assim, por consequência, também será escolhida a legislação a ser aplicada ao caso concreto.

Moysés Filho²⁰⁵ também pontua que mesmo não sendo possível eleger diretamente a lei que será aplicada ao caso concreto, é possível que o faça mediante a escolha do local da celebração do contrato, ou até pela eleição do foro competente, sendo possível escolher, portanto, a lei processual que regerá o processo oriundo de uma controvérsia contratual.

Sobre a eleição do foro em contratos internacionais o artigo 22, inciso III do Código de Processo Civil²⁰⁶ estipula que é possível que as partes contratantes manifestem seu interesse em se submeter à legislação brasileira.

Art. 22. Compete, ainda, à autoridade judiciária brasileira processar e julgar as ações:
[...]
III - em que as partes, expressa ou tacitamente, se submeterem à jurisdição nacional.

Destarte, para que se possa averiguar qual será a legislação aplicável para dirimir a responsabilidade civil marítima internacional, é preciso que seja analisada qual é a legislação aplicada ao contrato de afretamento marítimo, seja ele esteja materializado pela carta-partida ou pelo conhecimento de embarque; podendo inclusive se tratar de legislações estatais e/ou internacionais.

3.5.1. Convenções Internacionais sobre a responsabilidade civil marítima internacional

²⁰⁴ FIORATI, Jete Jane. **Direito do Comércio Internacional: OMC, Telecomunicações e Estratégia Empresarial**. Franca: UNESP-FHDSS, 2006, p. 146.

²⁰⁵ MOYSÉS FILHO, Marco Antonio. op. cit., p. 72.

²⁰⁶ BRASIL. **Código de Processo Civil (Lei nº 13.105 de 16 de Março de 2015)**.

Na seara internacional, de acordo com Octaviano Martins²⁰⁷, as Regras Haia-Visby são responsáveis por tratar da responsabilidade do transportador dentro dos contratos de transporte marítimo de mercadorias, que são resultado da *International Convention for Unification of Certain Rules related to bill of lading*, Convenção de Bruxelas de 1924, com as modificações do Protocolo de Visby (1968) e do Protocolo de Direitos Especiais de Saque (1979).

Conforme Otero *et al*²⁰⁸, as convenções internacionais, assim como a de Haia-Visby, determinam que a responsabilidade nos contratos de afretamento marítimo é pautada pela culpa. Entretanto, o artigo 4º das Regras de Haia-Visby²⁰⁹, determinam dezessete excludentes de responsabilidade do armador, que são:

1. Act, neglect, or default of the master, mariner, pilot, or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship;
2. Fire, unless caused by the actual fault or privity of the carrier;
3. Perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters;
4. Act of God;
5. Act of war;
6. Act of public enemies;
7. Arrest or restraint of princes, rulers or people, or seizure under legal process;
8. Quarantine restrictions;
9. Act or omission of the shipper or owner of the goods, his agent or representative;
10. Strikes or lockouts or stoppage or restraint of labour from whatever cause, whether partial or general;
11. Riots and civil commotions;
12. Saving or attempting to save life or property at sea;
13. Wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality or vice of the goods;
14. Insufficiency of packing;
15. Insufficiency or inadequacy of marks;
16. Latent defects not discoverable by due diligence;
17. Any other cause arising without the actual fault or privity of the carrier, or without the actual fault or neglect of the

²⁰⁷ OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. op. cit. p. 459.

²⁰⁸ OTERO, Adilson Luis Hilknor; OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. **Regras das Convenções Internacionais em Contratos de Transporte Marítimo**. Trabalho publicado nos Anais do XIX Encontro Nacional do CONPEDI realizado em Fortaleza - CE nos dias 09, 10, 11 e 12 de Junho de 2010, p. 6699.

²⁰⁹ **Regras de Haia-Visby. International Convention for the Unification of certain Rules of Law Relating to Bills of Lading.**

agents or servants of the carrier, but the burden of proof shall be on the person claiming the benefit of this exception to show that neither the actual fault or privity of the carrier nor the fault or neglect of the agents or servants of the carrier contributed to the loss or damage.²¹⁰

Conforme Octaviano Martins²¹¹, o rol contido no artigo 4º é taxativo, haja vista que não é permitido que outras situações se destinem a excluir ou diminuir a responsabilidade do transportador marítimo, contudo, a última excludente possui muita subjetividade, dando inúmeras interpretações e hipóteses, desde que elas não decorram por culpa do transportador ou de seus agentes e trabalhadores.

Segundo Otero *et al*²¹², caso o armador, afretador e/ou transportador marítimo não cumpra com o seu dever de diligência, que significa tomar todas as medidas necessárias para que não ocorra nenhum risco ou perigo na operação marítima, ele será responsável pelo descumprimento de seus deveres.

-
- ²¹⁰ 1. Ato, negligência ou omissão do comandante, marinheiro, prático ou dos servidores do transportador na navegação ou na gestão do navio;
2. Incêndio, a menos que seja causado por falha ou privacidade real da transportadora;
 3. Riscos, perigos e acidentes do mar ou outras águas navegáveis;
 4. Ato de Deus;
 5. Ato de guerra;
 6. Ato de inimigos públicos;
 7. Prisão ou contenção de príncipes, governantes ou pessoas, ou apreensão sob processo legal;
 8. Restrições de quarentena;
 9. Ato ou omissão do remetente ou proprietário da mercadoria, seu agente ou representante;
 10. Greves ou bloqueios ou paralisação ou restrição do trabalho por qualquer causa, seja parcial ou geral;
 11. Motins e comoções civis;
 12. Salvamento ou tentativa de salvar vidas ou bens no mar;
 13. Desperdício a granel ou de peso ou qualquer outra perda ou dano decorrente de defeito inerente, qualidade ou vício da mercadoria;
 14. Insuficiência de embalagem;
 15. Insuficiência ou inadequação das marcas;
 16. Defeitos latentes não detectáveis por devida diligência;
 17. Qualquer outra causa que surja sem culpa real do transportador nem a culpa ou negligência dos agentes ou funcionários do transportador contribuíram para a perda ou dano.
- [tradução livre]

²¹¹ OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. op. cit. p. 466.

²¹² OTERO, Adilson Luis Hilckner. et. al. op. cit. p. 6699.

Octaviano Martins²¹³ afirma que, conforme as Regras de Haia-Visby, a responsabilidade do afretador/armador/transportador marítimo é limitada, de acordo com o volume e a pesagem das cargas, entretanto, não possui previsão de indenização decorrente ao atraso na entrega das mercadorias.

Otero *et al*²¹⁴ também pontua que foi incorporado um sistema de limitação de responsabilidade pelas Regras de Haia-Visby, que se baseia na unidade ou no peso da mercadoria transportada, dependendo do que for mais favorável. Sendo assim, a responsabilidade do transportador nasce com o embarque da carga até o seu devido desembarque, não abrangendo, portanto, as etapas anteriores e posteriores.

Entretanto, sabe-se que em muitas rotas comerciais, o transportador assume a responsabilidade de buscar a mercadoria na porta do vendedor, assim como, fazer a entrega da carga diretamente ao comprador. Assim, a responsabilidade do afretador e/ou transportador marítimo não estará restrito apenas no transporte sobre as vias aquáticas.

Já as Regras de Hamburgo, conforme pontua Octaviano Martins²¹⁵, está em vigor desde 1992, mas sua origem ocorreu na Convenção das Nações Unidas sobre o transporte marítimo internacional, em Hamburgo 1972, e é responsável por organizar a responsabilidade do transportador pautado na presunção de culpa. Tais regras são aplicadas às Cartas-partidas e conhecimentos de embarque, desde que:

- I. O documento tenha sido emitido num Estado signatário;
- II. O porto de carga ou o porto de descarga previstos estejam em um Estado contratante, ou se usado um porto de descarga facultativo e este estiver em um Estado contratante;
- III. Expressamente indicada sua aplicabilidade na cláusula Paramount.

Otero *et al*²¹⁶ afirma que, diferentemente das Regras de Haia-Visby, as Regras de Hamburgo preveem a responsabilidade civil do

²¹³ OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. op. cit. p. 469.

²¹⁴ OTERO, Adilson Luis Hilckner. et. al. op. cit. p. 6699.

²¹⁵ OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. op. cit. p. 471.

²¹⁶ OTERO, Adilson Luis Hilckner. et. al. op. cit. p. 6714.

afretador/transportador pelo atraso das mercadorias que estavam sob sua custódia e que essa responsabilidade tem seu termo inicial com a entrega da mercadoria ao transportador e tem seu termo final quando este a entrega ao comprador.

Ainda conforme os mesmos autores, caso ocorra alguma perda, danos ou atraso, o afretador será responsável por provar que ele e seus agentes realizaram todas as medidas cabíveis para evitar qualquer fato oneroso ao embarcador. Assim, cabe afirmar que perante o embarcador, o ônus da prova é do afretador, pois este deverá provar de que o dano ou a avaria ocorreu quando a carga não estava sua responsabilidade, ou que seus empregados e agentes tomaram todas as medidas necessárias para a proteção e correto manuseio da carga.

Entretanto, Octaviano Martins²¹⁷ demonstra que há duas exceções ao regime de presunção de culpa do transportador nas Regras de Hamburgo, que são nos casos em que ocorre incêndio ou quando se refere a animais vivos.

Ou seja, na ocorrência de algum incêndio na embarcação que cause qualquer dano à mercadoria, não se presume a culpa do transportador, exceto se a parte lesada comprovar detalhadamente que o incêndio foi causado por negligência ou erro do afretador. Mesma coisa se aplica quando ocorre embarque de animais vivos.

Segundo as Regras de Hamburgo²¹⁸ há somente uma excludente de responsabilidade do armador/afretador/transportador, que é quando medidas são adotadas para salvar vidas humanas ou bens no mar:

6. The carrier is not liable, except in general average, where loss, damage or delay in delivery resulted from measures to save life or from reasonable measures to save property at sea.²¹⁹

Assim, verifica-se que a responsabilidade civil do afretador marítimo está alicerçada na culpa, ou seja, para que ele seja obrigado a indenizar qualquer

²¹⁷ OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. op. cit. p. 472.

²¹⁸ Regras de Hamburgo. Artigo 5 (6).

²¹⁹ 6. O transportador não é responsável, salvo na média geral, quando a perda, dano ou atraso na entrega resultar de medidas para salvar vidas ou de medidas razoáveis para salvar bens no mar. [tradução livre]

parte que tenha sofrido algum tipo de dano, perda ou atraso, é preciso que se comprove que a ausência de culpa do afretador, caso contrário ela será presumida por parte do agente a ser indenizado.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente pesquisa demonstrou que o modal marítimo ainda continua sendo o mais utilizado para o comércio internacional. Mesmo com o advento de novos meios de transporte, como o modal aéreo, que tem ganhado muito destaque para o comércio internacional, devido a sua agilidade e segurança, o transporte marítimo ainda é o principal modo de movimentação de diversas mercadorias de um país para o outro, haja vista que ainda continua sendo o modal mais barato para os embarcadores.

O direito marítimo é um ramo jurídico internacional que está em constante mutação, principalmente devido às alterações no mercado internacional. O principal exemplo dessa modificação constante é o contrato de afretamento que, ao contrário do que ocorria no passado, na qual estava somente associado ao transporte de mercadorias propriamente dito, nos dias atuais, ele é responsável por dirimir questões de contratação de tripulação, armação de embarcações, agenciamento marítimo, etc.

Assim, os ramos do Direito Marítimo privado se desenvolvem a cada ano. Anteriormente, somente existia a figura do armador e do embarcador. Entretanto, atualmente, existem diferentes personagens que atuam na navegação marítima, como: o proprietário do navio, armador, afretador, embarcador, consignatário, a seguradora, os tribunais marítimos e a Organização Marítima Internacional (IMO).

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.

Assim, no decorrer do trabalho foram analisados os contratos de afretamento marítimo de navios de linhas irregulares, ou seja, aqueles que são utilizados no transporte de mercadorias para o comércio internacional, mas que não possuem uma rota pré-estabelecida e que são usados para o transporte de uma grande quantidade de carga, e irão atender os portos que possuem a demanda específica, não havendo uma rota pré-determinada, como acontece nas linhas regulares.

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. 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 responsável pela materialização desse negócio.

Nesse sentido, as responsabilidades das partes contratantes, principalmente na ocorrência de danos e prejuízos causados a terceiros, precisam ser estipulados claramente no contrato, uma vez que a operação marítima mercantil está sujeita a diversos riscos, não apenas para as partes contratantes, como também para terceiros, sejam eles Estados ou particulares.

Além disso, os riscos inerentes às operações marítimas mercantis não estão sujeitos apenas às partes contratantes, uma vez que sinistros marítimos podem causar danos a terceiros. Dentre eles, o que mais ocorre é o dano ambiental que acontece devido ao derramamento de óleo no mar ou qualquer outra substância poluente, seja por uma colisão entre embarcações ou qualquer outro tipo de acidente.

Numa situação em que ocorre danos ambientais ocasionados por embarcações marítimas, os mais prejudicados são as terceiras pessoas, que não possuem qualquer relação com o contrato de afretamento marítimo. Por esse e diversos motivos, que a questão da responsabilidade civil nos contratos de afretamento marítimo possui extrema relevância.

Conforme visto, toda entidade dotada de personalidade jurídica possui direitos e deveres, portanto, também será dotado de responsabilidade civil na ordem jurídica internacional.

Nesse sentido, foi possível analisar que a responsabilidade civil das partes contratantes do contrato de afretamento marítimo possui diferentes maneiras de ser delimitada, podendo ela estar contida no próprio instrumento particular e na legislação nacional e/ou internacional.

Além disso, existem textos e convenções internacionais que tratam especificamente da responsabilidade internacional do transportador marítimo, como as Regras de Haia-Visby e as Regras de Hamburgo, na qual delimita que a responsabilidade é pautada principalmente pela culpa, devendo o transportador comprovar de que não teve culpa para a ocorrência do dano, perda e/ou atraso da carga.

Por todas as razões e explicações expostas, é possível concluir que a determinação da responsabilidade civil nos contratos de afretamento marítimo deve ser minuciosamente delimitada em seus instrumentos particulares, tendo como base jurídica os ordenamentos jurídicos internos, assim como as convenções internacionais, haja vista que se trata de um documento que regula uma operação internacional.

Apesar disso, ainda assim há muita insegurança jurídica na seara nacional e internacional sobre as tratativas relacionadas aos contratos de afretamento marítimo, principalmente quando há envolvimento do poder judiciário, uma vez que o direito marítimo ainda é ciência jurídica relativamente nova e que não é de conhecimento profundo de todos os juristas.

Assim, a fim de resolver uma pequena parcela dessa insegurança jurídica, seria interessante que fossem criadas varas especializadas em direito marítimo e aduaneiro, principalmente nas regiões mais estratégicas como nas comarcas onde estão instalados os principais portos do Brasil.

Isso permitiria que juristas regulassem e julgassem com maior foco e precisão as diversas questões inerentes ao transporte marítimo internacional; não apenas a delimitação de responsabilidade e cobrança de indenizações, mas também a proteção e segurança de embarcações e portos.

Tal hipótese pode ser defendida pelo fato de que existem diferentes ordenamentos jurídicos que são capazes de regulamentar a responsabilidade civil inerente aos contratos de afretamento marítimo, mas muitas vezes eles

não se comunicam em patamar de concordância, seja por termos de definição que possuem diferentes significados em diferentes locais, ou por divergências na interpretação das cláusulas contratuais sobre a delimitação de direitos e obrigações.

Assim, entende-se que caso fossem criadas varas especializadas em direito marítimo, os processos relacionados com sinistros e avarias de embarcações e de cargas que acontecem no meio ambiente marítimo/portuário, poderiam ser resolvidos com certa agilidade; permitindo que todos tivessem a mesma compreensão e aplicabilidade da responsabilidade civil inerente aos contratos de afretamento marítimo, assim como, aos outros instrumentos jurídicos marítimos.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AgFlow. **Incoterms 2020 Guide – Explained Simply**. 2021. Disponível em <https://www.agflow.com/commodity-trading-101/incoterms-2020-explained-simply/?hss_channel=lcp-2673230&utm_content=167019959&utm_medium=social&utm_source=linkedin&utm_campaign=Incoterms+Article&hsa_acc=508220321&hsa_cam=616744353&hsa_grp=181667143&hsa_ad=139551453&hsa_net=linkedin&hsa_ver=3> Acesso em 05 de Junho de 2021.

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. Disponível em <http://www.syndarma.org.br/upload/AGUIAR%20Petronio%20-%20ESG_1.pdf> Acesso em 10 de Julho de 2021.

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.

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.

BRASIL. **Código Comercial Brasileiro (Lei nº 556 de 25 de Junho de 1850)**. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l0556-1850.htm> Acesso em 14 de Maio de 2021.

BRASIL. **Código Civil (Lei nº 10.406 de 10 de Janeiro de 2002)**. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/l10406compilada.htm> Acesso em 29 de Agosto de 2021.

BRASIL. **Código de Processo Civil (Lei nº 13.105 de 16 de Março de 2015)**. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13105.htm> Acesso em 31 de Janeiro de 2022.

BRASIL. **Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro (Decreto-Lei nº 4.657, de 4 de Setembro de 1942)**. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del4657compilado.htm> Acesso em 31 de Janeiro de 2022.

BRASIL. **Lei nº 2.180, de 5 de Fevereiro de 1954 (Lei Orgânica do Tribunal Marítimo)**. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l2180.htm> Acesso em 15 de Maio de 2021.

BRASIL. **Lei nº 8.617 de 04 de Janeiro de 1993**. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8617.htm> Acesso em 01 de Maio de 2021.

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 Maio de 2021.

BRASIL. **Planilha de Acidentes Marítimos 2019**. Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil, 2019. Disponível em <<https://www.marinha.mil.br/dpc/node/3824>> Acesso em 02 de Junho de 2020.

BRASIL. **Lei nº 9.432 de 08 de Janeiro de 1997.** Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9432.htm> Acesso em 01 de Julho de 2021.

BRASIL. **Política Nacional do Meio Ambiente (Lei nº 6.938 de 31 de Agosto de 1981).** Disponível em < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6938.htm> Acesso em 22 de Outubro de 2021.

BRASIL, Ministério da Infraestrutura / Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Resolução ANTAQ nº 62, de 30 de Novembro de 2021.** Disponível em < <https://www.abtra.org.br/resolucoes/resolucao-no-62-2021-antaq/#:~:text=Estabelece%20as%20regras%20sobre%20os,curso%2C%20e%20estabelece%20infra%C3%A7%C3%B5es%20administrativas.>> Acesso em 24 de Abril de 2022.

BRASIL, Agência Nacional de Transporte Aquaviário. **Anuário Estatístico de 2021.** Disponível em < <http://ea.antaq.gov.br/QvAJAXZfc/opendoc.htm?document=painel%5Cantaq%20-%20anu%C3%A1rio%202014%20-%20v0.9.3.qvw&lang=pt-BR&host=QVS%40graneleiro&anonymous=true>> Acesso em 24 de Abril de 2022.

CAMPOS, Ingrid Zanella Andrade. **Responsabilidade administrativa marítima ambiental: uma análise do tribunal marítimo.** Universitas Jus, v. 27, n. 3, 2016. Disponível em <<https://www.uhumanas.uniceub.br/jus/article/view/4089>> Acesso em 22 de Outubro de 2021.

CASELLA, Paulo Borba; SOUZA, Maria Luiza Accioly; ACCIOLY, Sabrina de Lima; ACCIOLY, Samuel de Lima; ACCIOLY, Yvonne de Souze. **Manual de Direito Internacional Público.** 23. ed. São Paulo: Saraiva, 2017. e-book.

CHA, Jaeung; LEE, Jinwoo; LEE, Changhee; KIM, Yulseong. **Legal Disputes under Time Charter in Connection with the Stranding of the MV Ever Given**. Sustainability, v. 13, n. 19, p. 10559, 2021. Disponível em <<https://www.mdpi.com/2071-1050/13/19/10559>> Acesso em 25 de Outubro de 2021.

CHANDA, Soumyadipta. **A Comparison of Rights and Liabilities Under Charter Party and Bill of Lading**. Gujarat National Law University. August 2, 2011. Disponível em <<https://ssrn.com/abstract=1919597>> Acesso em 10 de Julho de 2021.

Charterparty Laytime Definitions 1980. Issued jointly by BIMCO, CMI, FONASBA and GCBC. Disponível em <https://tailieu.vn/docview/tailieu/2010/20100915/laifalcon/charterparty_laytime_definitions_1980_5557.pdf?rand=496192> Acesso em 31 de Janeiro de 2022.

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 2021.

COSTA, Francisco Campos da. **Análise prático-teórica da natureza jurídica e da formação do contrato de fretamento de navios mercantes por viagem: os impactos da insegurança jurídica no custo Brasil**. Dissertação de Mestrado. Universidade Católica de Santos, 2017. Disponível em <<https://tede.unisantos.br/handle/tede/3803>> Acesso em 10 de Agosto de 2021.

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. Disponível em <https://www.biblioteca.pucpr.br/tede/tde_busca/arquivo.php?codArquivo=640> Acesso em 14 de Maio de 2021.

FARIAS, Inez Lopes Matos Carneiro de. **O Direito Internacional Privado e a Responsabilidade Civil Extracontratual por Danos Ambientais causados por Transportes Marítimos à luz do Direito Brasileiro.** Revista de Direito Internacional, v. 12, n. 1, p. 217-239, 2015. Disponível em <<https://www.publicacoesacademicas.uniceub.br/rdi/article/view/3364>> Acesso em 17 de Outubro de 2021.

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

FIORATI, Jete Jane. **Direito do Comércio Internacional: OMC, Telecomunicações e Estratégia Empresarial.** Franca: UNESP-FHDSS, 2006.

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

GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. **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.

GONÇALVES, Carlos Roberto. **Responsabilidade Civil**. 20. ed. São Paulo: Saraiva, 2021. E-book.

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 2021

MOYSÉS FILHO, Marco Antonio. **Contratos de afretamento de navios: atualizada de acordo com as regras da ANTAQ de 2016 e o Novo Código de Processo Civil**. Curitiba: Juruá, 2017.

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

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

OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. **Curso de Direito Marítimo Vol. III: Contratos e Processos**. 1ª. Edição. Barueri: Editora Manole, 2015.

OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. **Exploração de navios no transporte marítimo internacional de mercadorias**. In: COSTA GOMES, Manuel Januário. (Org.). O Navio - II Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo. 1ed.Coimbra: Almedina, 2012, v. , p. 137-159. Disponível em <https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/38655508/EXPLORACAO_NAVIOS_Almedina-with-cover-page-v2.pdf?Expires=1624722800&Signature=ZGDUZK0PkWvXTkSSebJaEMO5I-n2diuUzC7tNfMaVCJbOOEFIMOqW3qegs-nuJC5emSKIM3H0VxP7MgZBh2Nh3s82D4vUDY~zEWxeg-

uBU2CWs2w7uzFCrn65mwKnEb4cGh0rWDHCOXOc3ZeJS9CFbKg6BJ6GLuF
2jIXVqQqmWI5RF1iz2Ji~rc6VW16er8uycNyStnk59y-
FWT4UQq5pdnFFfKDWeRGentYW43wYzIN-
6K650iao6NkCMPt8WbYQIBmjgzT1Do-
peHulyARO8CeUOwCc5XXBjwQ5qhXxJfzH0~bRLxY-n7jeCU1uDjle8F-
Z4zwtSjlyZ9GwegrAQ__&Key-Pair-Id=APKAJLOHF5GGSLRBV4ZA > Acesso
em 15 de Junho de 2021.

OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. **Direito marítimo: Internacional: da responsabilidade internacional pelos danos causados ao meio ambiente marinho.** Verba Juris (UFPB), v. 7, p. 257-287, 2008. Disponível em <<https://periodicos.ufpb.br/ojs/index.php/vj/article/view/14890/8449>> Acesso em 24 de Outubro de 2021.

OTERO, Adilson Luis Hilckner; OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. **Regras das Convenções Internacionais em Contratos de Transporte Marítimo.** Trabalho publicado nos Anais do XIX Encontro Nacional do CONPEDI realizado em Fortaleza - CE nos dias 09, 10, 11 e 12 de Junho de 2010. Disponível em <<chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/viewer.html?pdfurl=http%3A%2F%2Fwww.publicadireito.com.br%2Fconpedi%2Fmanaus%2Farquivos%2Fanais%2Ffortaleza%2F3629.pdf&clen=297926&chunk=true>> Acesso em 31 de Janeiro de 2022.

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

PINTO, Luis Miguel Cova. **Los Incoterms 2020.** Libro Homenaje al Doctor Luis Cova Arria: p. 997 - 1013, Caracas: Academia de Ciencias Políticas y Sociales, 2020.

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. Disponível em <<https://www.maxwell.vrac.puc-rio.br/11538/11538.PDF>> Acesso em 11 de Maio de 2021.

POPEK, M. **Factors influencing on the environment during hazardous goods transportation by the sea**. In: IOP Conference Series: Earth and Environmental Science. IOP Publishing, 2019. p. 012052. Disponível em <<https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1755-1315/214/1/012052/pdf>> Acesso em 22 de Outubro de 2021.

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

Regras de Haia-Visby. International Convention for the Unification of certain Rules of Law Relating to Bills of Lading.

Disponível em <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/viewer.html?pdfurl=https%3A%2F%2Fwww.klgeurope.com%2Ffiles%2F1968_hague-visby_rules.pdf> Acesso em 31 de Janeiro de 2022.

Regras de Hamburgo. Hamburg Rules – United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea.

Disponível em <<chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/viewer.html?pdfurl=https%3A%2F%2Fwww.bws.net%2Fmedia%2F8d86384f39e1da2%2Fhamburg-rules.pdf&cLen=77203&chunk=true>> Acesso em 31 de Janeiro de 2022.

RIBEIRO, André Filipe Alves. **O estatuto e a responsabilidade civil do comandante do navio**. Dissertação de Mestrado na área de especialização em Ciências Jurídico-Empresariais apresentada à Faculdade de Direito da

Universidade de Coimbra, Portugal. 2017. Disponível em <
<https://eg.uc.pt/bitstream/10316/83928/1/DISS.%20FINAL%20AFAR.pdf>>
Acesso em 16 de Outubro de 2021.

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

SILVA, José Odanir Mendes de Lima e. **Direito Comercial Marítimo – Vade Mecum. O Capitão de Longo Curso**. Universidade do Ceará, 2003.

STOPFORD, Martin. **Economia marítima**. tradução de Léo Tadeu Robles, Ana Cristina Ferreira Castela Paixão Casaca. – 3. ed. – São Paulo: Blucher, 2017.

TARTUCE, Flávio. **Responsabilidade Civil**. 3. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2021.

UNCTAD – United Nations Conference on Trade and Development. **Review of Maritime Transport 2021**. Disponível em <
<https://unctad.org/webflyer/review-maritime-transport-2021>> Acesso em 24 de Abril de 2022.

ZANETHI, Rodrigo Luiz. **A governança global como instrumento de proteção ambiental nos acordos de livre comércio: acordo da facilitação do comércio e transpacific partnership**. 2018. Tese de Doutorado. Universidade Católica de Santos. Disponível em <
<https://tede.unisantos.br/bitstream/tede/4561/1/Rodrigo%20Luiz%20Zanethi.pdf>>
> Acesso em 22 de Agosto de 2021.