

**Universidade Católica de Santos**

**Mestrado em Direito**

**ANÁLISE DA CONVENÇÃO DE ATENAS:  
CONTEÚDO E POSSÍVEIS EFEITOS**

**ANDRÉ BENEVIDES DE CARVALHO**

Santos  
2010

# **Universidade Católica de Santos**

## **Mestrado em Direito**

### **ANÁLISE DA CONVENÇÃO DE ATENAS: CONTEÚDO E POSSÍVEIS EFEITOS**

**ANDRÉ BENEVIDES DE CARVALHO**

Dissertação apresentada a Banca do Programa de Mestrado em Direito Internacional da Universidade Católica de Santos, como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Direito Internacional.

Área de concentração: Direito Marítimo

Orientador: Prof. Doutor José Augusto Fontoura Costa

Santos  
2010

Dados Internacionais de Catalogação  
Sistema de Bibliotecas da Universidade Católica de Santos – UNISANTOS

*SibiU*

---

C331a Carvalho, André Benevides de

Análise da Convenção de Atenas: conteúdo e possíveis efeitos/ André Benevides de Carvalho – Santos:

[s.n.] 2010.

191 f.; 30 cm. (Dissertação de Mestrado – Universidade Católica de Santos, Programa de Direito)

I. Carvalho, André Benevides de. II. Análise da Convenção de Atenas: conteúdo e possíveis efeitos

CDU 34(043.3)

---

Dedico este trabalho a minha querida  
esposa Christianne, grande amor e  
companheira, a meus pais e irmãos e ao  
amigo Rodrigo More, mestre e  
incentivador.

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b>	11
<b>CAPÍTULO 1 – PANORAMA GERAL SOBRE O TRANSPORTE MARÍTIMO DE PASSAGEIROS</b>	
1.1 História.....	13
1.1.1 Armadores Brasileiros.....	20
1.2 O potencial do mercado dos cruzeiros marítimos	
1.2.1 Mundo.....	22
1.2.2 Concentração.....	25
1.2.3 Cruzeiros Marítimos no Brasil.....	27
1.3 Ferryboats e assemelhados.....	30
1.4 Conceitos básicos.....	32
1.4.1 O Direito Marítimo.....	33
1.4.2 Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar – CNUDM. Jurisdição competente.....	36
1.4.3 A exploração marítima.....	41
<b>CAPÍTULO 2 – A RESPONSABILIDADE NO TRANSPORTE MARÍTIMO DE PASSAGEIROS</b>	
2.1 Introdução.....	44
2.2 A Evolução da Segurança no Transporte Marítimo de Passageiros.	45
2.3 A Internacionalidade como causa da Unificação das regras sobre o transporte marítimo.....	51
2.4 Dos limites à responsabilidade no transporte marítimo de passageiros.....	62
<b>CAPÍTULO 3 – A CONVENÇÃO DE ATENAS</b>	
3.1. Histórico.....	78
3.2. O Protocolo de 1976.....	79
3.2. O Protocolo de 1990.....	80

3.3. O Protocolo de 2002	
3.3.1. A Conferência para Revisão da Convenção de Atenas.....	80
3.3.2. Participação do Brasil e a Comissão Coordenadora dos Assuntos da IMO (CCA-IMO).....	81
3.3.3. Os Resultados da Conferência	81
3.3.3.1 Resolução 1 da Conferência: Organizações Regionais de Integração Econômica.....	83
3.3.3.2. Resolução 2 da Conferência: Certificados de Seguro ou outras formas de garantia financeira e os navios que arvoram pavilhões de um Estado registrados sob contrato de fretamento do tipo casco-nú (bareboat).....	83
3.3.3.3. Resolução 3 da Conferência: Manual de boas práticas quanto à responsabilidade dos transportadores.....	84
3.4. A Convenção de Atenas relativa ao transporte de passageiros e suas bagagens por via marítima, 2002.....	85
3.4.1. Transportador.....	86
3.4.2. O Passageiro, suas bagagens e os veículos.....	89
3.4.3 O Transporte.....	90
3.4.4. Responsabilidade do Transportador.....	92
3.4.4.1. Defeito do Navio.....	95
3.4.4.2. Simples angústia emocional e danos punitivos.....	97
3.4.4.3. O Ônus da Prova nas reclamações por lesão corporal resultantes de “ <i>non-shipping incidents</i> ” .....	98
3.4.5. Responsabilidade do Transportador executante.....	99
3.4.6. Seguro Compulsório.....	100
3.4.6.1. Limitação do seguro <i>por passageiro</i> ou <i>por navio</i> ..	100
3.4.6.2. Certificados de Seguro ou Outra Garantia Financeira.....	101
3.4.6.3. Delegação de competência para emissão de certificados.....	102
3.4.6.4. Exceção por conduta dolosa .....	103
3.4.7. Limites de responsabilidade por morte ou lesão corporal..	104

3.4.8. Limite de responsabilidade por perda ou dano à bagagem ou a veículos.....	106
3.4.9. Perda do direito à limitação de responsabilidade.....	107
3.4.10. A Propositura de Reclamações.....	108
3.4.11. Jurisdição competente.....	109
3.4.12. Anulação de disposições contratuais.....	111
3.4.13. Responsabilidade por Dano Nuclear.....	111
3.4.14. Estados com mais de um regime jurídico.....	112
3.4.15 Organizações Regionais de Integração Econômica.....	112
3.4.16 Emendas aos limites de responsabilidade.....	115
3.5 Diretrizes para a implementação da Convenção de Atenas relativa ao transporte de passageiros e suas bagagens por via marítima, 2002..	117

## **CAPITULO 4 - A CONVENÇÃO DE ATENAS COMO MARCO REGULATÓRIO NACIONAL**

4.1 Introdução.....	118
4.2 A ordenação do tráfego aquaviário no Brasil.....	120
4.3 O contrato de transporte de passageiros.....	125
4.3.1 O enquadramento dos contratos de compra de cruzeiros marítimos.....	126
4.3.2 A natureza jurídica do transporte de passageiros.....	129
4.3.3 A incidência do Código de Defesa do Consumidor nos contratos de transporte de passageiros.....	133
4.3.4 A estraneidade nos contratos de passagem.....	135
4.4 A adoção da Convenção de Atenas, 2002.....	139
4.4.1 Reflexos da adesão pelo Brasil da Convenção de Atenas, 2002.....	141
4.4.1.1 Vantagens em termos gerais.....	143
4.4.1.2 Vantagens específicas.....	146
4.4 Mecanismos para incorporação de normas relevantes da Convenção de Atenas, 2002.....	153
<b>CONCLUSÕES.....</b>	<b>155</b>

<b>REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....</b>	<b>162</b>
<b>Anexo 1 - Convenção de Atenas relativa ao transporte de passageiros e suas bagagens por via marítima, 2002.....</b>	<b>166</b>
<b>Anexo 2 - Reserva e diretrizes da OMI para a aplicação da Convenção de Atenas.....</b>	<b>189</b>
<b>Anexo 3 - Comissão Coordenadora dos Assuntos da IMO (CCA-IMO)..</b>	<b>201</b>

## **RESUMO**

Análise dos mecanismos criados pela Convenção de Atenas para regular o transporte de passageiros e bagagens, verificando a possibilidade de aplicação do regime de responsabilidade nela estabelecido aos contratos de transporte de passageiros em navios de cruzeiro em águas jurisdicionais brasileiras. Verificar o estágio atual de desenvolvimento da legislação nacional e a forma de classificação destes contratos no Brasil, para uma melhor adequação dos mesmos à Convenção de Atenas.

**PALAVRAS-CHAVE: transporte – passageiros – cruzeiros – contrato**

## **ABSTRACT**

Analysis of the mechanisms created by the Athens Convention to regulate the transport of passengers and luggage, verifying the possibility of application of the liability system established there to the contracts of carriage of passengers in cruise ships in Brazilian territorial waters. To verify the stage of development of the national legislation and the way of classification of these contracts in Brazil, for one better adequacy of the same ones to the Athens Convention.

**KEYWORDS: transport – passengers – cruises - contract**

## INTRODUÇÃO

Ainda hoje no Brasil são poucas as entidades de ensino que se propõem a incluir em suas grades curriculares cursos voltados à formação de especialistas nas áreas do Direito Marítimo. A razão pela qual esta situação vem se mantendo inalterada nos últimos anos – ou até décadas, parece estar mais relacionada a pouca penetração que as notícias sobre o transporte aquaviário em geral tem sobre o público em geral.

De fato. Imaginemos uma enquete feita com pessoas que não atuem no setor marítimo para as quais se perguntasse qual a participação do transporte marítimo na movimentação de carga no mercado global. Dificilmente obteríamos um resultado próximo a realidade, ou seja, 90%<sup>1</sup>.

Realmente, o desconhecimento puro e simples da atividade naval faz com que a formação de profissionais do setor seja ainda reduzida o que se reflete na pequena produção acadêmica sobre o tema.

Tendo tido a sorte e a oportunidade de participar de um destes raros cursos, acabei me defrontado com outra realidade: a que pouco era tratado a respeito do transporte marítimo de passageiros, talvez um reflexo da característica de direito fundamental conferido pela Constituição Federal de 1988 ao Código de Defesa do Consumidor.

É interessante constatar que o Código Comercial de 1840, ao estabelecer os direitos e obrigações dos passageiros de embarcações em seus

---

<sup>1</sup> IMO - International Maritime Organization. International shipping and world trade facts and figures. October 2009. Disponível em: <[http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data\\_id%3D26834/InternationalShippingandWorldTrade-factsandfiguresfinal26October2009\\_.pdf](http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D26834/InternationalShippingandWorldTrade-factsandfiguresfinal26October2009_.pdf)>. Acesso em: 18 nov de 2009.

artigos 629 e 632<sup>2</sup> tornou-se uma das primeiras normas da legislação nacional a tratar da defesa do consumidor.

Creio, todavia, que a efetiva aplicação dos preceitos consumeristas relativos à proteção da vida, da saúde e da segurança dos passageiros e seus bens durante o transporte marítimo pelo mar territorial brasileiro carecem ainda de um marco regulatório como a Convenção de Atenas para estabelecermos os limites da fruição segura dos serviços de transporte marítimo.

Se no transporte marítimo de cargas a escolha do navio, a correta descrição e estufagem de produtos e a estiva bem feita são fatores que mitigam os riscos da aventura marítima, o mesmo não ocorre no transporte de pessoas uma vez que os passageiros desfrutam de uma relativa liberdade de movimentação por diferentes áreas dos navios.

No caso dos cruzeiros marítimos somam-se às preocupações inerentes ao próprio transporte outras relativas a equipamentos e serviços de hospedagem, traslados e excursões.

Como exemplo de fator externo, podemos citar a falta de atualização de cartas náuticas<sup>3</sup>. No caso do naufrágio do navio de cruzeiro *Sea Diamond* em 2007, as investigações indicaram erro na carta náutica do departamento de hidrografia grego embora tenham sido encontrados indícios de culpa do

---

<sup>2</sup> BRASIL.Código Comercial. art.631 "in fine": "interrompendo-se a viagem depois de começada por demora de conserto de navio, o passageiro pode tomar passagem em outro, pagando o preço correspondente à viagem feita. Se quiser esperar pelo conserto, o capitão não é obrigado ao seu sustento; salvo se o passageiro não encontrar outro navio em que comodamente se possa transportar, ou o preço da nova passagem exceder o da primeira, na proporção da viagem andada."

<sup>3</sup> Da análise do transporte fluvial de passageiros, embora não sendo objeto do presente trabalho, pudemos identificar uma situação de extremo risco e, portanto, relevante: algumas empresas que operam calhas na navegação regional amazônica simplesmente desconhecem a existência de cartas náuticas e esboços, deixando de consultar a Autoridade Marítima. Assim sendo, a Marinha do Brasil ao realizar periodicamente revisão de suas cartas náuticas deve estabelecer um critério de prioridade que vá além da procura e aquisição destas cartas pelas empresas de navegação.

comandante e outros oficiais<sup>4</sup>. A companhia *Louis Cruise Lines*, proprietária do navio, afirmou em uma nota<sup>5</sup> à imprensa que a carta indicava a existência de um rochedo submerso a 57 metros da costa, mas que na verdade estava a 131 metros, exatamente na rota do navio.

Aqui no Brasil enquanto algumas tragédias como a do iate “Bateau Mouche<sup>6</sup>” e a do Vapor “Príncipe das Astúrias<sup>7</sup>” vão se tornando uma frágil lembrança, começam a surgir os problemas com os modernos navios de cruzeiros que operam em nossas costas durante as temporadas de verão.

Para discutir a situação do transporte de passageiros em navios de cruzeiro por águas jurisdicionais brasileiras é criado no ano de 2008 no Ministério do Turismo<sup>8</sup> o GT Náutico com a participação de representantes dos armadores, empresários e entes públicos.

---

<sup>4</sup> Maritime Accident Casebook. The trojan horse in a greek chart – Sea Diamond. Disponível em: <<http://maritimeaccident.org/2009/07/12/the-trojan-horse-in-a-greek-chart-sea-diamond/>>. Acesso em: 22 jan 2009.

<sup>5</sup> Lous Cruise Lines. Disponível em: <[http://www.louis cruises.com:80/news\\_pdfs/LHC%20PRESS%20RELEASE%20SD%20OCT%202007%20ENGLISH%20FINAL.pdf](http://www.louis cruises.com:80/news_pdfs/LHC%20PRESS%20RELEASE%20SD%20OCT%202007%20ENGLISH%20FINAL.pdf)>. Acesso em: 22 jan 2009.

<sup>6</sup> “Nosso naufrágio mais famoso é o do Bateau Mouche que naufragou em 31 de dezembro de 1988, deixando 55 mortos. O barco havia passado por reformas, mas não tinha condições de navegar em mar aberto e estava superlotado. A Itatiaia, que foi à falência, foi condenada por ter vendido mais pacotes do que a lotação permitida. A União foi responsabilizada porque a Capitania dos Portos não fiscalizou a embarcação como deveria, impedindo a navegação. O processo foi devolvido pelo STF ao Tribunal Regional Federal para que seja feita a execução da sentença. Os empresários espanhóis donos do barco fugiram do País e não cumpriram pena de 4 anos de prisão pelo acidente”. Disponível em: <<http://www.estadao.com.br/ultimas/cidades/noticias/2007/mar/16/342.htm?RSS>>. Acesso em: 30 abr 2009

<sup>7</sup> “O naufrágio do “Príncipe das Astúrias” teve proporções gigantescas: 477 mortos e 144 sobreviventes, entre eles, seis mulheres e duas crianças, além dos mais de 1.000 clandestinos que vinham amontoados nos porões. As águas turbulentas, a forte neblina e a versão de que a Ilha Bela seria um polo magnético, acredita-se que tenham sido as principais causas que provocaram a tragédia. Devido as proporções narradas, o sinistro foi comparado ao “Titanic”, afundado quatro anos antes, coincidentemente construído pelo mesmo estaleiro escocês. O Vapor espanhol tinha 150 metros de comprimento e era o orgulho da Marinha Mercante espanhola”. Disponível em: <<http://www.principedasasturias.com.br/NOTICIA-NAVIO-22-RELATO+DO+ARQUEOLOGO+SUBAQUATICO+E+MERGULHADOR+CIVIL+DA+MARINHA+LUIZ+FERNANDO+DE+CASTRO+CUNHA+QUE+PARTICIPOU+DAS+OPERACOES+DE+MERGULHO+DO+N AUFRAGIO+DO+PRINCIPE+DAS+ASTURIAS+DAS+PESQUISAS+REALIZADAS+EM+1986+87.htm>>. Acessado em 30 de abril de 2009.

<sup>8</sup> A determinação de que o grupo fosse instalado no Ministério do Turismo reflete um posicionamento político e técnico através do qual é atribuído à Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, o dever de regular

Este é um reflexo do momento atual vivido pelo país às vésperas do país sediar dois dos maiores eventos do esporte mundial: a Copa do Mundo de Futebol de 2014 e os Jogos Olímpicos de 2016. Com o desenvolvimento dos primeiros estudos relativos à capacidade da infra-estrutura hoteleira chega-se à conclusão que muitas das cidades costeiras e ribeirinhas dependem dos navios de cruzeiro para acomodar os turistas para ambos os eventos.

Assim sendo, o presente estudo se dispõe a abordar os conceitos básicos do transporte marítimo de passageiros através da análise de instrumentos normativos históricos e atuais, apresentando um panorama do sistema normativo universal que envolve o setor e os reflexos da eventual adoção do texto da Convenção de Atenas, 2002.

### **Objetivo do estudo**

A despeito de toda a glória dos antigos transatlânticos cuja história será brevemente tratada no Capítulo 1, é inegável que a fragilidade das normas existentes e as tragédias que se seguiram, lograram impingir aos governos a necessidade de estabelecimento de uma regulamentação mais rígida com vistas à salvaguarda da vida humana no mar da criação de mecanismos que resguardem os direitos dos passageiros.

Desta forma, surge a partir de 1974 a Convenção de Atenas e seus Protocolos que estabeleceram um regime de responsabilidade por danos sofridos pelos passageiros transportados em viagens marítimas, e consolidaram as duas Convenções de Bruxelas<sup>9</sup> anteriores, que tratavam da

---

e fiscalizar a implantação dos terminais de embarque de passageiros, ficando a cargo do Ministério do Turismo a regulamentação do serviço de transporte de passageiros.

<sup>9</sup> A Convenção de Bruxelas (1961) teve como principais pontos : a imposição ao transportador do dever de agir com devida diligência para manter a navegabilidade; definir a existência da culpa presumida do transportador no caso de morte e lesões advindas de naufrágio, colisão, abalroamento, explosão ou incêndio (nestas hipóteses há apenas uma presunção “juris tantum”, podendo ser elidida por prova em contrário. Nos demais casos o passageiro deve provar culpa do transportador, que pode exonerar-se no caso de culpa ou negligência do passageiro); e o

questão dos passageiros e suas bagagens, adotadas nos anos de 1961 e 1967, respectivamente.

É neste contexto que se baseia esta pesquisa, que busca através do estudo da evolução dos mecanismos regulamentadores do transporte marítimo de passageiros e especialmente na análise da Convenção de Atenas, verificar a oportunidade de sua adesão pelo Brasil.

A oportunidade do presente trabalho também se deve ao fato de que a Comissão Coordenadora dos Assuntos da IMO (CCA-IMO), o órgão responsável pela análise dos instrumentos passíveis de ratificação pelo Brasil, ainda não pode iniciar os trabalhos referentes à Convenção de Atenas, tendo dado ênfase a normas de proteção ambiental.

No Capítulo 1 é apresentado um panorama geral sobre o transporte marítimo de passageiros através de uma análise histórica de como o setor migrou da prestação do serviço de transporte puro para o de transporte e lazer. São tecidas algumas considerações sobre o estágio atual do mercado de cruzeiros, e uma breve análise sobre o sistema de gestão comercial no fechamento dos contratos de passagem pelos representantes nacionais das companhias, além de dados relativos às temporadas de cruzeiro no Brasil. O primeiro capítulo inclui ainda um item no qual são apresentados alguns conceitos básicos do transporte de passageiros e do direito internacional marítimo.

O Capítulo 2 traz uma análise mais aprofundada sobre o transporte marítimo de passageiros tendo como base a evolução do direito marítimo nas potências navais do século XIX. Dando continuidade a esta análise inicial da legislação no século XIX, estuda-se o processo de uniformização das regras

---

estabelecimento de um limite responsabilização de 250.000 francos poincaré (similar à Convenção de Varsóvia de 1929). Já a Convenção de Bruxelas (1967) têm como objeto principal a fixação da responsabilidade no transporte de bagagens, matéria não abrangida pela Convenção de 1961.

de navegação em decorrência da internacionalidade dos sujeitos envolvidos no comércio marítimo ultramarino que envolve entre outros: passageiros, armadores, Estados Costeiros. Finalmente, serão abordados os limites de responsabilidade de acordo com a legislação aplicável e os sistemas de execução tomada como parâmetro à lei brasileira.

No capítulo seguinte inicia-se o estudo da Convenção com um breve histórico e referências sobre a participação do Brasil e a Comissão Coordenadora dos Assuntos da IMO (CCA-IMO) durante a Conferência de 2002 que culminou com a assinatura do chamado Protocolo de 2002, implementador de importantes alterações como o aumento dos limites de responsabilidade e a obrigatoriedade da contratação de seguros para cobertura de acidentes com os passageiros, além de criar mecanismos que facilitem a reparação.

A análise sobre os reflexos da aplicação das regras da Convenção de Atenas no Brasil está presente no Capítulo 4 no qual serão estudadas as vantagens em termos gerais como segurança, saúde e outros, bem como as vantagens específicas para o país, os passageiros, armadores e outros agentes. Neste sentido, discute-se o diálogo de fontes como garantia da máxima proteção destes passageiros sob a ótica consumerista. Além disso, o estudo buscará identificar, inclusive através de pesquisa de acidentes ocorridos, qual o tratamento dado à questão e a existência de entraves à adoção da Convenção, tanto em termos práticos – estrutura, agências regulatórias, e ainda como entraves teóricos como a compatibilidade legal.

Através do método dedutivo será apresentada uma conclusão sinalizando as vantagens e entraves da adesão do Brasil à Convenção de Atenas.

## CAPÍTULO 1

### PANORAMA GERAL SOBRE O TRANSPORTE MARÍTIMO DE PASSAGEIROS

#### 1.1 História

O ano de 1957 talvez seja o mais importante para a história do transporte marítimo de passageiros. É bem verdade que o luxo e a magia dos transatlânticos da primeira metade do século XX já haviam declinado no pós-guerra, contudo, é no ano de 1957 que o número de passageiros transportados pelos navios foi igualado pelo volume transportado pelas companhias aéreas. A partir daí, em apenas vinte anos, as companhias de navegação seriam responsáveis pela movimentação de apenas 0,3% do total de passageiros<sup>10</sup>.

Assim, à época cada um dos meios de transporte era responsável pela movimentação de cerca de um milhão de passageiros. Já no ano de 1969 o transporte marítimo movimentara apenas 338.000 pessoas, reduzidas a 132.000 em 1973. No mesmo período o transporte aéreo passou de 825.000 passageiros para 12 milhões de passageiros<sup>11</sup>.

O desenvolvimento dos meios de transporte aéreos, a decadência do colonialismo e a queda do fluxo migratório constituíram o cenário da segunda metade do século XX, o que levou o mercado do transporte marítimo de passageiros a se reinventar, abrindo caminho para o surgimento dos navios de cruzeiros - ou embarcações de lazer, e a intensificação dos serviços regionais.

---

<sup>10</sup> VIGARIÉ, A. Réflexion sur la signification économique du transport. ADMA, in PIERRONNET, François-Xavier. Responsabilité civile at passagers maritimes. t.1. Marselha: 2004.

<sup>11</sup> PIERRONNET, François-Xavier. Responsabilité civile at passagers maritimes. t.1. Marselha: 2004. p.32.

A chamada *Golden Age* dos transatlânticos estava encerrada e com ela um modelo de negócio que juntamente com as estradas de ferro e os antigos vapores ajudaram a escrever a história no início do século passado.

O surgimento dos *superliners* está ligado à rivalidade entre os Estados e seus líderes. A liderança na Inglaterra nos transporte de passageiros que se mantinha inabalável desde o século XIX foi ameaçada pelo lançamento em 1897 do transatlântico *Wilhelm der Gross* com capacidade de pouco menos de duas mil pessoas, num projeto pessoal do *Kaiser Wilhelm II* da Alemanha<sup>12</sup>.

A disputa pelo posto de maior, mais rápido e mais luxuoso navio era emblematicamente traduzida na chamada *Blue Riband*, a fita azul concedida ao navio que mais rapidamente concluísse a travessia do Atlântico Norte. Holanda e França logo lançariam os lendários *Rotterdam* e o *France* em busca de notoriedade.

Com o acirramento da rivalidade entre as companhias de navegação os navios foram se tornando cada vez maiores e mais luxuosos. Nesta época a *White Star Line* anunciou a construção de seus três gigantes: o *Gigantic*, o *Olympic* e o *Titanic*. Em 1914 o *Vaterland* atingiria os 290 metros de comprimento e 54.282 toneladas de deslocamento.

Estes *superliners* tornaram o mundo acessível a milhões de passageiros; fator decisivo no crescimento das ex-colônias. Até 1921 estima-se que um milhão de passageiros chegava por ano apenas à cidade de Nova Iorque.

A despeito do luxo e do glamour dos transatlânticos da época, grande parte do lucro era oriundo da venda de passagens para a terceira classe cujo baixo valor do bilhete de passagem era compensado pela imensa

---

<sup>12</sup> SERVER, Lee. *The golden age of ocean liners*. Nova Iorque: Smithmark Publishers, 1996.

quantidade de passageiros. As rotas para as colônias no oriente podiam também ser lucrativas uma vez que comportavam um fluxo de passageiros e de bens pessoais também na rota para as capitais.

A eclosão da Primeira Guerra Mundial no de 1914 encerrou a primeira Era de Ouro dos transatlânticos, sendo que a Alemanha ainda derrotada viu-se obrigada a entregar seus *superliners* como forma de reparação pelos danos de guerra.

No início dos anos 1920 com o endurecimento das leis de imigração nos Estados Unidos e a queda do movimento migratório, as companhias tornaram seus navios ainda mais luxuosos e é neste momento que surgem os grandes salões de baile e restaurantes, boates, bibliotecas e teatros.

São desta época os mais famosos navios de passageiros, entre eles os franceses *Normandie* e o *Île de France* – com seu estilo *Art Deco* e cristais *Lalique*, os alemães *Bremen* e *Europa*, ganhadores da mítica *Blue Riband*, os italianos *Conte di Savoia* e *Rex*, o inglês *Queen Mary*.

Em um período que se seguiu até o final dos anos 1930 houve uma popularização dos transatlânticos de luxo, em grande parte devida à exposição dada pela mídia que de forma recorrente exaltava todo o esplendor e o romantismo das viagens marítimas em anúncios, revistas, livros e filmes.

Com o advento da Segunda Guerra Mundial esta segunda fase também se encerra com a restrição às viagens transatlânticas e o comissionamento dos antigos *liners* para o transporte de tropas, refugiados<sup>13</sup> e assistência médica.

---

<sup>13</sup> A maior tragédia marítima já ocorrida causou a morte de 9.000 pessoas após o afundamento, do navio alemão de refugiados MV Wilhelm Gustloff em 1.945 durante a II Guerra Mundial.

Após a guerra poucos foram os *superliners* lançados: o *United States*, o *France*, o *Queen Elizabeth II*. A carreira destes últimos remanescentes dos transatlânticos de luxo chegou ao fim<sup>14</sup> com a entrada em vigor das novas regras para prevenção de incêndios impostas pela IMO.

### 1.1.1 Armadores Brasileiros

Fundada em 1882 com o nome de Lage & Irmãos, a Companhia Nacional de Navegação Costeira ganhou notoriedade como armadora de passageiros através dos seus famosos *Itas*: *Itatinga*, *Itaquatiá*, *Itaimbé*, *Itaberá*, *Itapuca*, *Itagiba*, *Itapuhy*, *Itassucé*, *Itajubá*, integrantes de uma frota que alcançou mais de 30 navios entre os anos 1920 e 1930<sup>15</sup>.

Após a Segunda Guerra Mundial a frota da Companhia Costeira - incorporada ao patrimônio nacional ainda no ano de 1942, já estava ultrapassada tendo chegado em 1959 a apenas seis navios. “*Em 1961 foram adquiridos quatro navios para prestar serviço de cabotagem entre portos nacionais e incrementar os cruzeiros marítimos. Foram comprados em estaleiros da Espanha e da Jugoslávia e entregues à Companhia Nacional de Navegação Costeira (mais tarde Loyd [sic] Brasileiro). Chamavam-se Anna Nery, Rosa da Fonseca, Princesa Leopoldina e Princesa Isabel*”<sup>16</sup>.

A história de criação e desaparecimento da Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro, a mais famosa companhia de navegação nacional, se confunde com a própria história da navegação brasileira e tem início no final do século XIX.

---

<sup>14</sup> O *United States* já estava fora de serviço desde novembro de 1969. Disponível em: <<http://www.ssunitedstates.org/theship.htm>>. Acesso em: 15 jan 2010.

<sup>15</sup> GIRAUD, Laire José. *Transatlânticos em Santos - 1901/2001*. São Paulo: Câmara Brasileira do Livro, 2001.

<sup>16</sup> Agaxtur Turismo. História. Disponível em: <<http://agaxtur.com.br/viagens/aagaxtur>>. Acesso em: 15 jan 2010.

Idealizada pelo Almirante Barão de Jaceguay (1843-1914) como Empresa Transatlântica Brasileira, visava instituir duas carreiras regulares, de serviços transatlânticos, uma com operação no Norte da Europa a partir de Santos, até Hamburgo, com escalas no Rio de Janeiro, Salvador, Maceió, Recife, Lisboa, o Havre e Antuérpia. Por sua vez a carreira do Mediterrâneo teria saídas de Santos até Gênova, com escalas no Rio de Janeiro, Salvador, Maceió, Recife e Marselha.

Ambas as carreiras deveriam promover a emigração européia para o Brasil - resultado da recente abolição da escravatura, e simultaneamente expandir o fluxo de exportação dos produtos de origem brasileira.

O projeto aprovado por Dom Pedro II, só é implementado após a Proclamação da República em 1889 através da fusão à companhia, de outras pequenas empresas, que operavam nos serviços fluviais e de cabotagem marítima, sendo assim criado em 1890 o Lloyd Brasileiro.

Durante a I Guerra Mundial a empresa perdeu poucos navios e pode, por outro lado, operar vários navios mercantes alemães capturados em portos Brasileiros. Já na II Guerra Mundial, a Companhia contabilizou 378 membros das tripulações e 406 passageiros mortos em 31 navios afundados por submarinos alemães e italianos, e em nove unidades acidentadas ou naufragadas.

Até o final da década de 1960 o Lloyd Brasileiro operou os quatro transatlânticos adquiridos da antiga Companhia Costeira, inclusive com uma ponte marítima entre Rio de Janeiro e Santos. A decadência deste serviço veio também com a modernização do transporte aéreo tal qual o ocorrido em 1957

com os serviços entre a Europa e as Américas. O último dos Cisnes Brancos foi vendido para armadores gregos no ano de 1978.

Afinal, na década de 1980, a empresa entra novamente em crise agora motivada pela abertura da navegação a empresas estrangeiras, o que junto com os problemas de administração torna a continuidade das operações insustentável. Assim, em 11 de dezembro de 1997, a Medida Provisória nº 1.592-2 extingue a Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro – LLOYDBRÁS.

Com o fim da saga das companhias nacionais de navegação de passageiro se impõe então uma hegemonia das companhias estrangeiras, em especial a saudosa *Linea “C”* que iniciara ainda na década de 1960 seus serviços no Brasil como pequeno *Andrea C.*

Este quadro sofreu poucas alterações até meados da década de 1990, quando diversos fatores como a fusão de companhias estrangeiras, o advento da Lei de Modernização dos Portos, Lei nº 8.630/93, e a redução do protecionismo<sup>17</sup> representada pelas Emendas Constitucionais nº6 e nº7 de 1995<sup>18</sup> geraram um ambiente propício à expansão do mercado dos cruzeiros marítimos pelas costas brasileiras.

---

<sup>17</sup> A reserva de mercado para a navegação de cabotagem foi instituída pela Constituição da República dos Estados Unidos do Brasil de 24 de fevereiro de 1891: “*Art 13 - O direito da União e dos Estados de legislar sobre a viação férrea e navegação interior será regulado por lei federal. Parágrafo único - A navegação de cabotagem será feita por navios nacionais*”. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Constituicao/Constitui%C3%A7ao91.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constitui%C3%A7ao91.htm)>. Acesso em: 12 nov 2009.

<sup>18</sup> A Emenda Constitucional nº6 extingue Art. 171 da CF (1995): leva à abertura dos mercados, em particular, de serviços de transporte marítimo e construção naval. A Emenda Constitucional nº7 dá nova redação ao Art. 178 da CF (1995): estabelece que o transporte de mercadorias na cabotagem pode ser realizado também por embarcação estrangeira. A Lei Nº9.432/97 veio regulamentar o art. 178 da CF, permitindo a abertura desse mercado a embarcações estrangeiras, desde que afretadas por empresas brasileiras de navegação – EBN, quando da inexistência ou indisponibilidade de embarcações de bandeira brasileira

## 1.2 O potencial do mercado dos cruzeiros marítimos

### 1.2.1 Mundo

No final de 2006 a frota principal de cruzeiros consistia em aproximadamente 300 navios com 320.000 leitos, ou cerca de 1.400 leitos por embarcação. Deverão ser somados até 2010 outros 31 navios ou 85.000 leitos.

Até o começo de 2008 a frota de navios com mais de 300 toneladas brutas para o transporte de passageiro-passageiros e carga era de cerca de 4.135 embarcações.

A tabela abaixo mostra a composição desta frota:

Tabela 1.

Ship Type (ships of 300 gt and over)	No	1000 gt	av. ship size (gt)
<b>Passenger ships</b>	<b>1545</b>	<b>14524</b>	<b>9401</b>
Ferry (deck passengers)	1026	675	658
Cruise ships (berthed only)	400	13339	33348
Liner passenger (berthed only)	34	145	4265
Passenger / Ferry (berthed and deck passengers)	52	337	6481
Air cushion ferry / twin hull (unberthed passengers)	24	26	1083
Others (Hydrofoil, etc.)	9	2	222
<b>RoRo passenger ships</b>	<b>2381</b>	<b>16167</b>	<b>6790</b>
RoRo cargo / ferry (deck passengers)	1661	4454	2682
Passenger / RoRo cargo (berthed only or berthed + deck passengers)	697	11696	16780
Landing craft / ferry (deck passengers)	23	16	696
<b>Cargo passenger ships</b>	<b>209</b>	<b>554</b>	<b>2651</b>
Ferry / general cargo (deck passengers)	87	69	793
Passenger / general cargo (berthed passengers only)	78	343	4397
Passenger / general cargo / ferry (berthed and deck passengers)	44	142	3227
<b>Total passenger ships</b>	<b>4135</b>	<b>31245</b>	<b>7556</b>

Fonte: isl.org, Shipping Statistics and Marketing Review<sup>19</sup>

<sup>19</sup> Institute of Shipping Economics and Logistics. Shipping Statistics and Marketing Review. v.52. nº 8. Agosto de 2008.

Conforme os números acima apresentados podemos dividir os serviços de transporte em duas categorias de embarcação: a dos navios de passageiros puros, e a dos navios de passageiro e carga (*RoRo* e *Cargo passenger ships*).

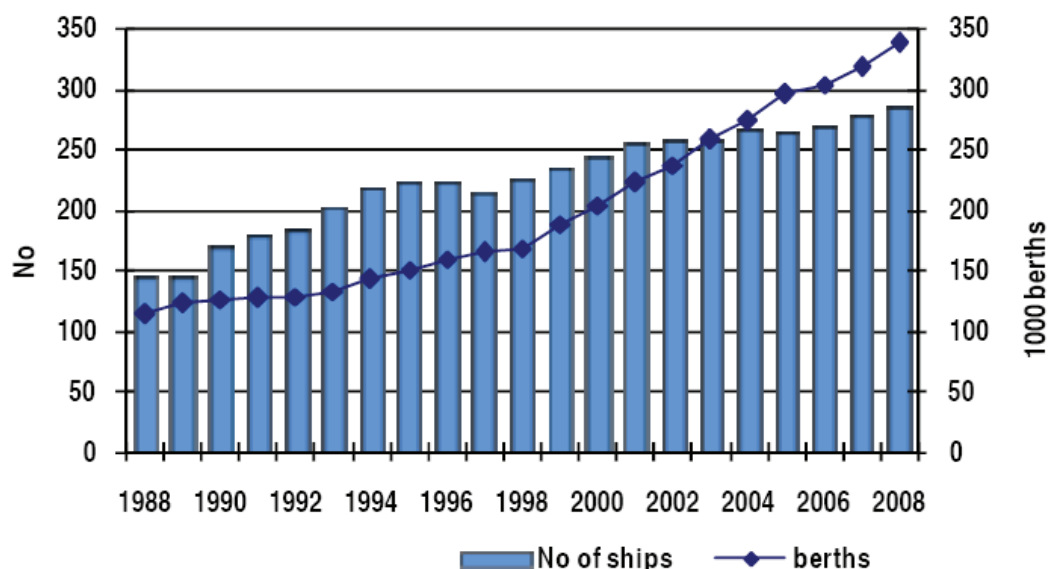
Os navios de passageiros puros podem ser divididos em: navios de transporte regional de passageiros e navios de cruzeiros.

Embora a grande maioria dos navios de passageiros sejam do tipo *Ferry*, ou seja, aqueles que possuem cabines e decks de passageiros, representam cerca de apenas 9% da tonelagem bruta da categoria. Já a categoria dos navios de cruzeiro é composta pelos grandes navios o que representa cerca de 92% da tonelagem bruta total, sendo que 58,8% desta tonelagem foi construída nos últimos dez anos.

Uma vez que a Convenção de Atenas é aplicável às duas categorias de navios, a distinção acima apresentada é importante para explicar a razão deste estudo se basear nos navios de cruzeiro (v. item 1.3 - *Ferryboats* e assemelhados).

É apresentada na tabela a seguir a evolução da frota de navios de cruzeiro entre 1988 e 1º de julho de 2008:

Tabela 2 (nº de navio e 1.000 leitos)



Fonte: isl.org, Shipping Statistics and Marketing Review

Desta forma, o número de passageiros chegou próximo aos 20 milhões anuais, sendo mais de 14,6 milhões de americanos, e cerca de quatro milhões de europeus, além de quase um milhão de outras partes do mundo<sup>20</sup>.

### 1.2.2 Concentração

O mercado de cruzeiros marítimos é dominado atualmente por três companhias que juntas representam cerca de 80% de todos os leitos disponíveis. O fator mais preocupante da atuação das grandes companhias é o desaparecimento das pequenas companhias; mais de cinquenta foram à falência ou foram absorvidas ao longo dos últimos 25 anos. O mercado está assim dividido:

- Grupo *Carnival* - 46%
- *RCCL (Royal Caribbean Cruise Line)* - 22%
- *Star Cruises/NCL (Norwegian Cruise Line)* - 10%.

<sup>20</sup> ABREMAR. O potencial e o impacto dos cruzeiros marítimos no Brasil. 2009.

O faturamento da *Carnival* em 2007 chegou próximo a US\$13 bilhões de dólares, com um lucro líquido de US\$2,4 bilhões de dólares, o que dá a empresa poder de mercado e poder político. Este último tornou-se evidente em 2005, quando o governo americano contratou navios da empresa para servirem de abrigo para vítimas do furacão Katrina, gastando mais de 250 milhões de dólares na operação.

A questão relativa ao tipo de concentração – a princípio horizontal, resultante das operações de compra de empresas começou a ter seus limites ampliados em 2007 com a aquisição da operadora de turismo e cruzeiros espanhola *Pullmantur S.A.* pela *Royal Caribbean International*.

Em agosto de 2006 a *Royal Caribbean* assinara um acordo com os acionistas da *Pullmantur* para comprar todo o capital social da empresa por 430 milhões de euros, além de assumirem débitos de cerca de 270 milhões de euros.

Embora esta aquisição tenha tido como objetivo principal barrar o crescimento da *Carnival Corporation* no sul da Europa – via *Costa Cruises*, a grande prejudicada foi Cuba. Como parte da transação, a *Pullmantur*, que oferecia viagens para a ilha, estará retirando-se de todas as atividades locais devido ao embargo imposto pelo governo americano. Esta é uma prova incontestável de quão amplos são os reflexos destes novos negócios.

A *Carnival Corporation*, por sua vez, criou uma *joint venture* de 320 milhões de euros com a *Orizonia Corporacion*, tida como a maior companhia de turismo da Espanha, e que operava uma frota de dois navios de cruzeiro sob a marca *Iberojet Cruceros*.

Uma vez que a *joint venture* tem 75% de seus ativos controlados pela *Carnival* e os 25% restantes pela *Iberojet* é esperado uma expansão das operações da companhia tanto na Europa como em outras regiões de interesse

da *Carnival Corporation*, mediante a transferência de tonelagem desta para a *Iberojet*. A gestão da nova empresa está a cargo da *Costa Cruises*, empresa do grupo *Carnival*, com forte presença no mercado Europeu.

### 1.2.3 Cruzeiros Marítimos no Brasil

Apenas em 1986 a Superintendência Nacional da Marinha Mercante – SUNAMAM, autorizou pela primeira vez a chamada cabotagem turística com base no decreto-lei 2.294/86.

O mercado nacional de cruzeiros começou a se desenvolver a partir da publicação da Emenda Constitucional nº 7, de 15-08-1995 que alterou o art. 178 da Constituição Federal, liberando a navegação de cabotagem para as embarcações de bandeira estrangeira:

*“Parágrafo único. Na ordenação do transporte aquático, a lei estabelecerá as condições em que o transporte de mercadorias na cabotagem e a navegação interior poderão ser feitos por embarcações estrangeiras”.*

A Agência Nacional de Transporte Aquaviário – ANTAQ editou a Súmula Administrativa nº. 001, de 29 de julho de 2002 com o seguinte teor:

*“Navegação de cabotagem de Passageiro – aquela que, utilizando a via marítima ou esta e vias navegáveis interiores, efetuar transporte de passageiro cujo percurso aquaviário tenha origem e destino em portos ou ponto do território Nacional”.*

A recém publicada Lei nº 1.771/08, conhecida como Lei Geral do Turismo, disciplina assim a atuação das Transportadoras Turísticas

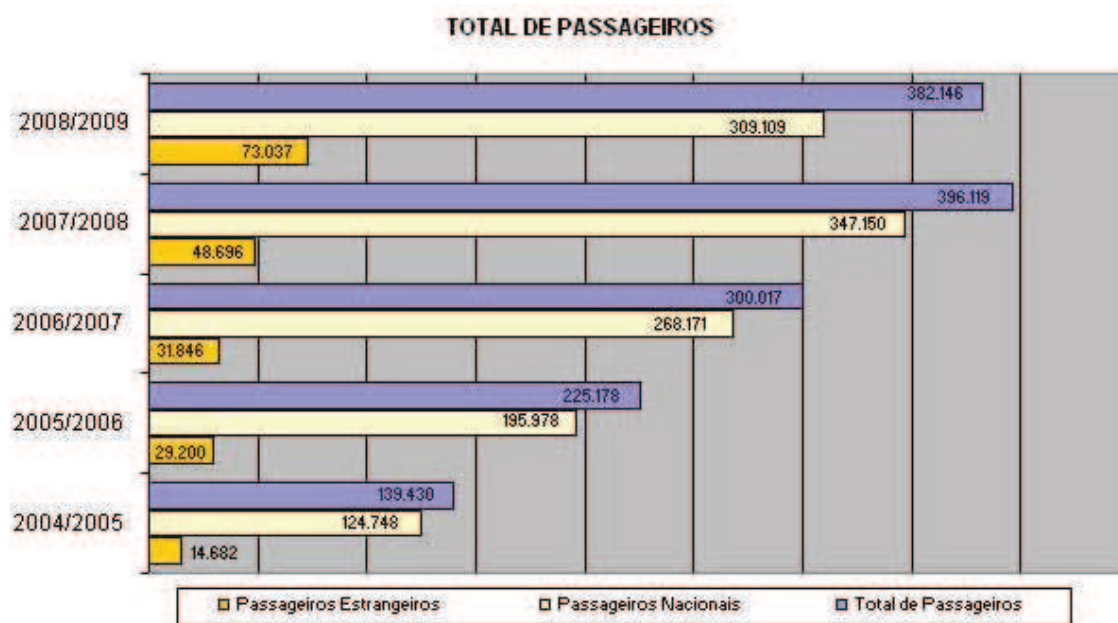
*“Art. 28. Consideram-se transportadoras turísticas as empresas que tenham por objeto social a prestação de serviços de transporte turístico de superfície, caracterizado pelo deslocamento de pessoas em veículos e embarcações por vias terrestres e aquáticas, compreendendo as seguintes modalidades:*

*“I - pacote de viagem: itinerário realizado em âmbito municipal, intermunicipal, interestadual ou internacional que incluam, além do transporte, outros serviços turísticos como hospedagem, visita a locais turísticos, alimentação e outros;”*

Assim, na penúltima temporada (2008/2009), quase 400 mil pessoas embarcaram em 14 navios para viagens pela costa brasileira e costas internacionais, com 738 escalas e visitas a 18 portos. Para a temporada de 2009/2010 foram disponibilizados mais de 900.000 leitos.

Segundo dados da Associação Brasileira de Representantes de Empresas Marítimas<sup>21</sup> o número de turistas estrangeiros continua em elevação, dado este importantíssimo se levarmos em conta a necessidade de elevarmos nossos portos da categoria de simples escalas para portos de embarque.

Tabela 3



Fonte ABREMAR

A Costa Cruzeiros, empresa do grupo *Carnival*, opera tradicionalmente no Brasil e agora é gestora da *joint venture Iberojet*.

Durante os últimos anos a *Royal Caribbean Cruise Line* prestou serviços de transporte de passageiros em cruzeiros marítimos em território

<sup>21</sup> Tabelas publicadas no site da ABREMAR Disponível em: <<http://www.abremar.com.br/pdf/graficos.pdf>>. Acesso em: 18 jan 2010.

brasileiro através da *Island Cruise*, *joint venture* da companhia com a operadora britânica *First Choice*. A operadora *Sun&Sea* era a responsável pela comercialização de seus roteiros. Atualmente a *Royal Caribbean Cruise Line* presta estes serviços diretamente e é representada comercialmente pela operadora Nascimento Turismo.

Já a operadora de turismo CVC que tradicionalmente afretava os navios da *Pullmantur – RCCL*, e da *Iberojet – Carnival*, teve 63% do seu capital adquirido pelo *Carlyle Group* de Washington e também deve expandir sua participação no transporte de passageiros em cruzeiros marítimos.

A indústria nacional do turismo está atenta aos acontecimentos, especialmente o setor hoteleiro. Assim, no início de 2008 foi criado pela ABIH – Associação Brasileira da Indústria Hoteleira, um Comitê de Cruzeiros Marítimos para debater a influência deste transporte de passageiros nas vendas do setor. Como primeiro resultado, a Secretaria da Receita Federal determinou que as companhias de cruzeiro passassem a recolher PIS e COFINS já naquela temporada.

Assim, quando o art. 54 da Lei 8.884/94 dispõe que: “*os atos, sob qualquer forma manifestados, que possam limitar ou de qualquer forma prejudicar a livre concorrência, ou resultar na dominação de mercados relevantes de bens ou serviços, deverão ser submetidos à apreciação do Cade*”, é no sentido de que haverá sempre controle de qualquer atos ou contratos que resultem em cooperação de empresarial tais como os consórcios de empresas - *joint ventures*, onde há intensa colaboração entre empresas participantes. O assunto encontra-se regulado pela Resolução CADE-15, de 19.08.1998.

Neste contexto é obrigatório que as operações acima sejam analisadas sob a ótica do Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência, pois está claro que a disputa entre as grandes empresas do mercado de cruzeiro já

ocorre em águas jurisdicionais brasileiras. Para tanto, este trabalho objetiva analisar se a Convenção de Atenas pode ser a base de um marco regulatório para o setor.

### 1.3 Ferryboats e assemelhados

A Convenção de Atenas, conforme analisaremos no Capítulo 3, estabelece as responsabilidades decorrentes da prestação de serviços de transporte internacional de passageiros o que, obviamente, não se dá apenas em cruzeiros marítimos. O próprio texto da norma trata das indenizações devidas por perda ou dano às pessoas, bagagens ou veículos, deixando claro, portanto, que abrange os serviços de *ferryboats* e outras embarcações assemelhadas.

De maneira geral os acidentes marítimos ocorrem com relativa frequência e envolvem tanto embarcações de carga como as de cruzeiro, contudo, se levarmos em conta os acidentes ocorridos durante a prestação dos serviços de travessia nos depararemos com alguns dos eventos mais trágicos com relação à perda de vidas humanas:

- 800 mortos no naufrágio do *ferryboat* “*Princess of the Stars*” nas Filipinas em 2008
- 1.300 mortos no naufrágio do *ferryboat* Al Salaam 98 no Mar Vermelho em 2006;
- 852 mortos no naufrágio do *ferryboat* Estonia no Mar Báltico em 1994;
- 189 mortos no naufrágio do *ferryboat* Herald of Free Enterprise na Bélgica em 1987;
- 4.340 mortos no incêndio do *ferryboat* Doña Paz nas Filipinas em 1987;

Os acidentes envolvendo o *Estonia* e o *Herald of Free Enterprise* contribuíram decisivamente para o surgimento do protocolo de 2002 da Convenção de Atenas. A própria IMO já havia estabelecido através da Circular 754 de 1996<sup>22</sup> algumas medidas para aumento da segurança dos *ferries*.

Embora seja inegável que estes acidentes tenham em muito contribuído para o desenvolvimento das regras contidas na Convenção<sup>23</sup>, e que este tipo de embarcação seja maioria entre os navios de passageiro que navegam atualmente<sup>24</sup> aqui no Brasil é difícil estimar a amplitude do serviço regional de transporte de passageiros através de *ferryboats* e assemelhados.

Ocorre que internamente temos encontrado grande dificuldade para estabelecer tanto os números exatos de embarcações de transporte de passageiros como os acidentes ocorridos, sendo necessário um amplo levantamento de dados junto à Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil<sup>25</sup>. Atualmente, o maior senso sobre o setor – embarcações<sup>26</sup> e terminais

---

<sup>22</sup>IMO. Maritime Safety Committee. MSC/Circ.754. **PASSENGER FERRY SECURITY**. 5 July 1996. Disponível em: <[http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data\\_id%3D3829/msccirc754passengerferrysecurity.pdf](http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D3829/msccirc754passengerferrysecurity.pdf)>. Acesso em: 15 mar 2009.

<sup>23</sup> Estes acidentes expuseram a necessidade de criação de um sistema que propiciasse a rápida indenização por morte ou lesão aos passageiros, meta não alcançada pela Convenção de 1974.

<sup>24</sup> v. estudos sobre o mercado item 1.2.1

<sup>25</sup> Embora a região norte mantenha a maior frota de transporte regional de passageiros do mundo com mais de 120.000 embarcações, poucos investimentos têm sido feitos para garantir mais segurança, notadamente apenas a aprovação da Lei nº 11.970, de 6 de julho de 2009 tornou obrigatório o uso de proteção no motor, eixo e partes móveis das embarcações, de forma a proteger os passageiros e tripulações do risco de acidentes. Evidentemente estamos tratando de maneira esparsa um assunto que deveria sofrer um tratamento global, notadamente uma política nacional para o transporte de passageiros. A utilização de barcos para o transporte misto de carga e passageiro, transporte este já regulamentado pela Agência Nacional de Transporte Aquaviário – ANTAQ, é um ótimo exemplo de como há dificuldade da adoção de marcos regulatórios.

<sup>26</sup> No Brasil a classificação dos tipos de embarcação segue a Normam 03/DPC editada pela Marinha do Brasil, descreve em seu Anexo 4D os seguinte tipos de embarcação: TMF passageiros/*roll-on roll-off*, PSC passageiro/carga geral, TMP passageiro e TMFR *ferryboat*.

As Normams ou Normas da autoridade Marítima são os instrumentos utilizados para a consecução de suas atribuições de acordo com a Lei Complementar Nº 97, de 9 de junho de 1999. Segundo o artigo 16 da lei: "Cabe às Forças Armadas, como atribuição subsidiária geral, cooperar com o desenvolvimento nacional e a defesa civil, na forma determinada pelo Presidente da República". O artigo 17 trata das atribuições subsidiárias particulares

foi realizado pelo Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial – **Inmetro** com vistas à implantação do projeto de acessibilidade às embarcações e terminais. O trabalho se encontra em fase final de compilação, e seus dados não estão disponíveis.

Assim sendo, a falta de dados mais apurados sobre o volume de pessoas, embarcações e terminais envolvidas nas operações transporte internacional de passageiros com embarque ou desembarque no Brasil fez com que o presente estudo fosse limitado exclusivamente às operações envolvendo os navios de cruzeiro.

#### **1.4 Conceitos básicos**

Antes de abordarmos as questões relativas à Convenção de Atenas e seus Protocolos há a necessidade de fixarmos alguns conceitos ligados ao Direito Marítimo, Direito do Mar e quanto à propriedade e armação dos navios.

Trataremos primeiramente da natureza jurídica e classificação do Direito Marítimo nas suas vertentes interna e internacional, detalhando a esfera regulatória de natureza pública e privada, bem como suas fontes.

A seguir analisaremos o Direito do Mar sob a ótica da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, ou simplesmente Convenção de *Montego Bay*, 1982 verificando aspectos relacionados ao mar territorial, alto-mar e às águas jurisdicionais brasileiras.

Por fim, serão apresentadas as noções básicas quanto aos navios, sua propriedade e armação.

---

da Marinha e estabelece em seu Parágrafo Único que "Pela especificidade dessas atribuições, é da competência do Comandante da Marinha o trato dos assuntos dispostos neste artigo, ficando designado como "Autoridade Marítima", para esse fim".

### 1.4.1 O Direito Marítimo

Como analisaremos no próximo capítulo a relação dos Estados costeiros com a navegação marítima desempenhou papel importante na formação do Direito Marítimo. Para Danjon<sup>27</sup> o Direito Marítimo é de maneira geral “o conjunto de regras que regem a navegação marítima sob o ponto de vista jurídico”.

Um dos principais fenômenos relacionados ao Direito Marítimo é o da unificação da regras internacionais e as regionais ou internas de tal forma que costumes locais, mormente relacionados com o comércio marítimo, bem como as decisões de tribunais marítimos viram-se incorporadas a tratados internacionais que, posteriormente, contribuiriam para a formação do direito marítimo interno de outros Estados.

Sampaio de Lacerda propõe para as normas de Direito Marítimo a seguinte divisão<sup>28</sup>:

- normas de direito internacional marítimo: público e privado
- normas de direito público marítimo
- normas de direito comercial marítimo

Por normas de **direito internacional público marítimo** entendem-se aquelas que têm relação com a regulamentação do tráfego marítimo, ou seja, a liberdade dos mares, as relações entre Estados, questões de soberania, jurisdição e segurança da navegação. São normas de direito internacional

---

<sup>27</sup> DANJON, Daniel: "Traité de droit maritime". t.1. Paris: Librairie générale de Droit et de Jurisprudence. 1910. p.5.

<sup>28</sup> LACERDA, José C. Sampaio de. Curso de Direito Privado da Navegação. v.1 - Direito Marítimo. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 1974. p.16.

público marítimo, *inter alias*, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar – CNUDM, a Convenção Internacional sobre a Salvaguarda da Vida Humana no Mar – SOLAS e a MARPOL<sup>29</sup>.

Quanto às normas de **direito internacional privado marítimo**, podemos dizer que elas regem o tráfico marítimo, ou seja, o comércio marítimo internacional manifestado através da atividade empresarial da navegação marítima, atuando para a solução de conflitos. São exemplos de normas de direito internacional privado marítimo as convenções sobre abalroamento, assistência e salvamento, as limitadoras de responsabilidade como a LLMC<sup>30</sup> e a própria Convenção de Atenas.

A exploração marítima e suas peculiaridades relativas à propriedade do navio, armação, parceria marítima, responsabilidades do armador, contratos, além de fatos inerentes à navegação são tratados pelo direito interno por meio de normas de **direito comercial marítimo**, também conhecidas como normas de direito marítimo privado.

Finalmente, por normas de **direito público marítimo interno** Eliane M. Octaviano<sup>31</sup> entende “enquadrarem-se as normas nas quais prepondera especial presença do poder estatal no tráfego e no tráfico marítimo dentro dos limites da jurisdição nacional”.

Compõem o direito público marítimo interno, por exemplo, o direito marítimo administrativo que abriga as normas relativas à administração tais como a criação do Tribunal Marítimo (Lei nº 2.180/54) e a Lei de

---

<sup>29</sup> Cf. OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. Curso de Direito Marítimo. v.1, 2ª.ed., Barueri, Manole, 2005. pp. 9 a 18.

<sup>30</sup> Cf. capítulo 2 – item 2.2 A Internacionalidade como causa da Unificação das regras sobre o transporte marítimo.

<sup>31</sup> OCTAVIANO MARTINS, op.cit. p.14.

Modernização dos Portos (Lei nº 8.630/93), o direito marítimo penal; o direito do trabalho marítimo, o direito tributário marítimo.

Seguindo este raciocínio, tanto as normas de direito público marítimo interno como as normas de direito comercial marítimo, compõem as fontes formais imediatas ou primárias do Direito Marítimo, em conjunto com a Constituição Federal, e demais regras do ordenamento jurídico nacional. Já a doutrina, a jurisprudência, os usos e costumes locais e os princípios gerais do direito<sup>32</sup> constituem fontes mediatas ou secundárias.

Por outro lado, as convenções internacionais não ratificadas pelo Brasil, as normas jurídicas de direito positivo de diferentes Estados, usos e costumes internacionais, além de doutrinas e, em especial, jurisprudências de tribunais estrangeiros constituem fontes internacionais do direito marítimo.

Georges Ripert propõe ainda uma terceira classificação composta pelas *sources historiques* e *sources actuelles*, ou seja, fontes históricas compostas basicamente pelas leis antigas tal qual catalogado por Pardessus em sua obra “*Collection des lois maritimes antérieures au XVIIIème siècle*” (1828-1845) e por Desjardins na sua “*Introduction historique à l’étude Du droit commercial maritime*” (1890), e fontes atuais ou modernas, baseadas no livro II (art.190-436) do *Code de commerce*, após sua entrada em vigor em 1º de janeiro de 1808, além da doutrina, jurisprudência e usos e costumes<sup>33</sup>.

---

<sup>32</sup> Segundo princípios gerais de direito são “enunciações normativas de valor genérico, que condicionam e orientam a compreensão do ordenamento jurídico, quer para a sua aplicação e integração, quer para a elaboração de novas normas”. REALE, Miguel. Lições Preliminares de Direito, 27ª ed. ajustada ao novo Código Civil. São Paulo: Saraiva, 2002, p.304.

<sup>33</sup> RIPERT Georges. Droit maritime. t.1. 4 ed. Paris: Rousseau et Compagnie, 1950. pp. 80-101.

#### **1.4.2 Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar – CNUDM.**

##### **Jurisdição competente.**

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, ou Convenção de *Montego Bay*, surge da necessidade de uma convenção sobre o direito do mar de aceitação geral, e que regulasse o uso do espaço oceânico como um todo.

Desta forma, a Convenção estabeleceu em harmonia com a soberania de todos os Estados, uma ordem jurídica que regula o uso pacífico dos mares e oceanos, a utilização equitativa e eficiente dos seus recursos, a conservação dos recursos vivos e o estudo, a proteção e a preservação do meio marinho, tendo em conta os interesses e as necessidades da humanidade em geral e, em particular, os interesses e as necessidades especiais dos países em desenvolvimento, costeiros, e dos Estados sem litoral.

Segundo o artigo 2, 1, da Convenção a soberania do Estado costeiro estende-se além do seu território e das suas águas interiores e, no caso de Estado arquipélago, das suas águas arquipelágicas, a uma zona de mar adjacente designada pelo nome de mar territorial, estendendo-se também ao espaço aéreo sobrejacente ao mar territorial, bem como ao leito e ao subsolo deste mar.

Assim, de acordo com o artigo 3, o Estado pode exercer o seu direito de jurisdição até o limite máximo do mar territorial de 12 milhas marítimas medidas a partir de linhas de base<sup>34</sup> determinadas de conformidade com a Convenção, contudo, o Estado não detém jurisdição penal e civil com

---

<sup>34</sup> CNUDM. artigo 5. “Linha de base normal: Salvo disposição em contrário da presente Convenção, a linha de base normal para medir a largura do mar territorial é a linha de baixa-mar ao longo da costa, tal como indicada nas cartas marítimas de grande escala, reconhecidas oficialmente pelo Estado costeiro.”

relação aos navios mercantes em passagem inocente<sup>35</sup> cuja jurisdição é, em regra do Estado do pavilhão<sup>36</sup>.

De acordo com o art.28, da CNUDM, “o Estado costeiro não deve parar nem desviar da sua rota um navio estrangeiro que passe pelo mar territorial, a fim de exercer a sua jurisdição civil em relação a uma pessoa que se encontre a bordo. Jurisdição civil em relação a navios estrangeiros.

É possível, excepcionalmente, a adoção de medidas executórias ou medidas cautelares em matéria civil, quando tomadas por força de obrigações assumidas pelo navio ou de responsabilidades em que o mesmo haja incorrido, durante a navegação ou devido a esta quando da sua passagem pelas águas do Estado costeiro (art.28, 2).

Pode ainda o Estado costeiro tomar medidas executórias ou medidas cautelares em matéria civil conforme o seu direito interno, em relação a navio estrangeiro que se detenha no mar territorial ou por ele passe procedente das águas interiores.

O exercício da jurisdição penal pelo Estado costeiro a bordo de navios em passagem inocente se dá apenas no caso das exceções entabuladas pelo art.27 da CNUDM:

“a) se a infração criminal tiver conseqüências para o Estado costeiro;

---

<sup>35</sup> ONU. CNUDM. "ARTIGO 17. Direito de passagem inocente. Salvo disposição em contrário da presente Convenção, os navios de qualquer Estado, costeiro ou sem litoral, gozarão do direito de passagem inocente pelo mar territorial. ARTIGO 18. Significado de passagem. 1. 'Passagem' significa a navegação pelo mar territorial com o fim de: a) atravessar esse mar sem penetrar nas águas interiores nem fazer escala num ancoradouro ou instalação portuária situada fora das águas interiores; b) dirigir-se para as águas interiores ou delas sair ou fazer escala num desses ancoradouros ou instalações portuárias. 2. A passagem deverá ser contínua e rápida. No entanto, a passagem compreende o parar e o fundear, mas apenas na medida em que os mesmos constituam incidentes comuns de navegação ou sejam impostos por motivos de força maior ou por dificuldade grave ou tenham por fim prestar, auxílio a pessoas, navios ou aeronaves em perigo ou em dificuldade grave."

<sup>36</sup> OCTAVIANO MARTINS, op.cit. p.58.

- b) se a infração criminal for de tal natureza que possa perturbar a paz do país ou a ordem no mar territorial;
- c) se a assistência das autoridades locais tiver sido solicitada pelo capitão do navio ou pelo representante diplomático ou funcionário consular do Estado de bandeira; ou
- d) se essas medidas forem necessárias para a repressão do tráfico ilícito de estupefacientes ou de substâncias psicotrópicas.”

Já na zona contígua ao mar territorial do Estado que possui no máximo 24 milhas marítimas de acordo com o artigo 33 da CNUDM, o Estado costeiro pode tomar as medidas de fiscalização necessárias a evitar as infrações às leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários no seu território ou no seu mar territorial, e a reprimir as infrações às leis e regulamentos no seu território ou no seu mar territorial.

Em síntese temos a prevalência do princípio da territorialidade tornado aplicável o direito marítimo em todo o território nacional.

Cabe a todo Estado dever de exercer de modo efetivo a sua jurisdição e seu controle em questões administrativas, técnicas e sociais sobre navios que arvoem a sua bandeira (art.94, CNUDM).

Desta forma, a segurança da navegação, nas águas sob jurisdição nacional é regida pela Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, de forma que as embarcações brasileiras, exceto as de guerra, os tripulantes, os profissionais não-tripulantes e os passageiros nelas embarcados, ainda que fora das águas sob jurisdição nacional, continuam sujeitos aos seus dispositivos, respeitada, em águas estrangeiras, a soberania do Estado costeiro. Já as embarcações estrangeiras e as aeronaves na superfície das águas sob jurisdição nacional estão sujeitas, no que couber, ao previsto nesta Lei.

As questões que requeiram a tutela jurisdicional dos Estados podem ter origem em território nacional, em território estrangeiro ou ainda em alto-mar. É certo, portanto, que na eventualidade de ocorrência de acidentes ou fatos da navegação a competência e a jurisdição estão ligados ao local do fato. Há que se ressaltar apenas os acidentes ou fatos da navegação ocorridos em alto-mar que devem submeter-se à competência do Estado ou Estados da bandeira na hipótese de verem-se envolvidas duas ou mais embarcações.

Em matérias cíveis vale a regra do Código de Processo Civil para identificação do foro competente segundo a qual, independente de sua nacionalidade, caso a pessoa jurídica estrangeira possua aqui agência, filial ou sucursal no Brasil, ou tenha de cumprir aqui a sua obrigação, ou mesmo se a ação se originar de fato ocorrido ou de ato praticado no Brasil estará assegurada a competência da autoridade judiciária brasileira (art.88, CPC).

O princípio da autonomia da vontade não foi consagrado pelo ordenamento nacional para a escolha do direito aplicável, sendo estabelecido pelo *caput* do art. 9º da LICC o princípio *lex loci celebrationis* como elemento de conexão para as obrigações contratuais, ou seja, a lei do local da celebração deverá reger as obrigações resultantes dos contratos internacionais entre presentes.

Nas questões penais vale o princípio da territorialidade para a definição da competência jurisdicional, considerando-se praticado o crime “no lugar em que ocorreu a ação ou omissão, no todo ou em parte, bem como onde se produziu ou deveria produzir-se o resultado” (Art. 6º), independente da nacionalidade dos sujeitos.

Este princípio está disposto no Código Penal em seu art. 5º sendo o qual “aplica-se a lei brasileira, sem prejuízo de convenções, tratados e regras de direito internacional, ao crime cometido no território nacional” que abrange ainda as embarcações e aeronaves brasileiras, de natureza pública ou

a serviço do governo brasileiro onde quer que se encontrem, bem como as aeronaves e as embarcações brasileiras, mercantes ou de propriedade privada, que se achem, respectivamente, no espaço aéreo correspondente ou em alto-mar.

Aplica-se ainda a lei brasileira aos crimes praticados a bordo de aeronaves ou embarcações estrangeiras de propriedade privada, achando-se aquelas em pouso no território nacional ou em vôo no espaço aéreo correspondente, e estas em porto ou mar territorial do Brasil (CP, art.5º,§ 2º).

Ainda segundo o Código Penal, o principio da territorialidade pode ser excepcionado, portanto, pelas convenções, tratados e regras de direito internacional e ainda em casos de extraterritorialidade de acordo com o art.7º, que determina estarem sujeitos à lei brasileira, embora cometidos no estrangeiro, por exemplo, os crimes praticados por brasileiro (inciso II, b).

Este é um caso em que competência jurisdicional brasileira se impõe mesmo em navios de bandeira estrangeira, sendo possível ainda nas hipóteses de crime cometido por estrangeiro contra brasileiro (CP, art.7º, §3º), e no caso de incidente de navegação ocorrido a um navio no alto mar cuja responsabilidade possa ser imputada a um cidadão brasileiro.

Assim de acordo como o art. 10 da Lei nº 2.180/1954, criadora do Tribunal Marítimo, este exercerá jurisdição, *inter alias*, sobre:

- a) embarcações mercantes de qualquer nacionalidade, em águas brasileiras;
- b) embarcações mercantes brasileiras em alto mar, ou em águas estrangeiras;
- c) embarcações mercantes estrangeiras em alto mar, no caso de estarem envolvidas em qualquer acidente marítimo ou incidente de navegação, no qual tenha pessoa física brasileira perdido a vida ou sofrido ferimentos graves, ou que tenham provocado danos graves a navios ou a instalações brasileiras ou ao meio marinho, de acordo com as normas do Direito Internacional

### 1.4.3 A exploração marítima

O Código Comercial utiliza indistintamente as expressões navio e embarcação, enquanto a Lei 9.537/97 ou LESTA, ao regular a segurança do tráfego aquaviário utilizou-se apenas do termo embarcação conceituado como sendo “qualquer construção, inclusive as plataformas flutuantes e, quando rebocadas, as fixas, sujeita a inscrição na autoridade marítima e suscetível de se locomover na água, por meios próprios ou não, transportando pessoas ou cargas”.

A Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, ou Lei da Cabotagem, ao tratar de seu âmbito de aplicação estabelece sua obrigatoriedade para armadores, empresas de navegação, embarcações brasileiras, e embarcações estrangeiras afretadas por armadores brasileiros, tanto que o seu decreto regulamentador, Decreto nº 2.256/97, define como seu objeto “a regulamentação do Registro Especial Brasileiro - REB para embarcações de que trata a Lei de Cabotagem”.

Neste sentido a lei organizadora do Tribunal Marítimo afirma tratem-se de embarcação mercante toda construção utilizada como meio de transporte por água, e destinada à indústria da navegação, quaisquer que sejam as suas características e lugar de tráfego. Ficam-lhe equiparados, entre outros, os navios de guerra, artefatos flutuantes, as embarcações utilizadas na praticagem, no transporte não remunerado e nas atividades religiosas, científicas, beneficentes, recreativas e desportivas.

Assim do termo genérico embarcação Hugo Simas conceituou a espécie navio “como toda a construção náutica destinada a navegação de longo curso, de grande ou pequena cabotagem, apropriado ao transporte marítimo ou em águas interiores”<sup>37</sup>.

---

<sup>37</sup> SIMAS, Hugo. *Compêndio de Direito Marítimo Brasileiro*. São Paulo: Livraria Acadêmica, 1938. p.58.

Quanto à natureza jurídica, segundo Eliane Martins<sup>38</sup> o navio pode ser enquadrado primeiro como bem móvel<sup>39</sup> nos termos do art.82 do Código Civil, porém de natureza *sui generis* uma vez que sujeito a normas relativas a imóveis como a hipoteca naval e a aquisição por escritura pública. O navio é também *res conexa*, composto de maneira indivisível por todas as suas partes.

Há ainda que se destacar ainda duas características dos navios a flutuabilidade e a navegabilidade. Quanto à flutuabilidade, uma vez que a lei define embarcação mercante como toda construção utilizada como meio de transporte por água, sem flutuar não é um meio apto a efetuar o transporte por água. No tocante à navegabilidade esta pode ser dividida em navegabilidade absoluta e relativa.

Por navegabilidade absoluta ou *seaworthiness* entende-se o estado da embarcação tornando-a apta a navegação o que envolve o casco, o maquinário, estrutura. Já a navegabilidade relativa ou *cargoworthiness* está ligada a adequação do navio à finalidade a que foi contratada, por exemplo, uma embarcação de transporte de combustíveis, fretada para o transporte de suco apresenta um caso de in navegabilidade relativa.

De acordo com a CNUDM cada Estado contratante deve manter um registro de navios no qual figurem os nomes e as características dos navios que arvorem a sua bandeira, com exceção daqueles que, pelo seu reduzido tamanho, estejam excluídos dos regulamentos internacionais geralmente aceitos.

Desta forma, com o registro o navio adquire a nacionalidade que deverá ser comprovada pela bandeira arvorada e pelos papéis de bordo. Há,

---

<sup>38</sup> Cf. OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. Curso de Direito Marítimo. v.1 2ª.ed.,Barueri, Manole, 2005. pp.138 – 160.

<sup>39</sup> “Les navires, quoique meubles, sont considérés comme des biens immatriculés échappant au statut général de la propriété mobilière” .Cf. RODIÉRE, René. Droit Maritime. 7 ed. Paris: Dalloz. Precis. 1977. p.27.

contudo que se salientar que o proprietário do navio é livre para escolher a nacionalidade do navio.

A propriedade do navio é adquirida de maneira originária quando não existe vínculo anterior como no caso de construção do navio, ou de maneira derivada quando se der através de atos *inter vivos* ou *causa mortis*.

Desta forma, proprietário é a pessoa física ou jurídica em nome de quem o navio está registrado. Quando o proprietário explora diretamente o navio ele é chamado de armador-proprietário, ou seja, exerce por si só a gestão náutica e a gestão comercial<sup>40</sup>. Pode ocorrer ainda de este proprietário optar por dar o navio a frete (*hire*) caso em que se torna fretador, e quem com ele contrata tomando o navio a frete torna-se afretador. A responsabilidade do afretador vai depender do tipo de contrato: BCP ou casco nu, a gestão náutica e comercial por conta do afretador; TCP, ou por tempo a gestão náutica é responsabilidade do fretador e a comercial do afretador. VCP, ou por viagem, a gestão náutica e comercial se dão por responsabilidade do fretador<sup>41</sup>.

Quanto aos acidentes e fatos da navegação, podemos dizer sinteticamente que os acidentes da navegação envolvem o naufrágio, encalhe, explosão, incêndio, água aberta, varação, arribada, alijamento e avaria ou defeito na embarcação que gere riscos à esta e às vidas e fazendas de bordo, enquanto os fatos da navegação são todos aqueles que prejudiquem ou ponham em risco a incolumidade e a segurança da embarcação, as vidas e as fazendas de bordo, estando ligadas ao mau aparelhamento ou impropriedade da embarcação e a deficiência de equipagem, entre outros.

---

<sup>40</sup> Gestão náutica – é a armação, o equipamento do navio, incluído o seguro, salários da tripulação, manutenção e reparos. Gestão comercial – aprovisionamento, operações de carga e descarga, despesas de escalas e de portos. OCTAVIANO MARTINS, op.cit. p.250.

<sup>41</sup> BCP – Bareboat Charter Party; TCP – Time Charter Party; VCP – Voyage Charter Party.

## CAPÍTULO 2

### A RESPONSABILIDADE NO TRANSPORTE MARÍTIMO DE PASSAGEIROS

#### 2.1 Introdução

O serviço de transporte de passageiros evoluiu ao longo do século passado até se estruturar no moderno setor de cruzeiros. Viagens de volta ao mundo, por exemplo, já idealizadas desde os anos 1910 pela *Hamburg America Line*, acabaram se tornando realidade em 1922 quando o navio *Laconia* da *Cunard Line*, cruzou o Canal do Panamá<sup>42</sup>.

Neste segundo capítulo faz-se necessário o estudo da evolução histórica das normas de direito marítimo principalmente do movimento de internacionalização destas normas, mediante a uniformização de regulamentos regionais e a realização de conferências internacionais, como a de Atenas em 1974 que, buscando harmonizar as Convenções de Bruxelas 1961 e 1967 sobre o transporte de passageiros e suas bagagens, estabeleceu um regime de responsabilidade baseado na culpa ou negligência do transportador.

Afinal, tratar-se-á da questão do limite da responsabilidade de acordo com a legislação apresentada, verificando-se a exigibilidade de determinadas condutas, as formas de fiscalização e de execução.

---

<sup>42</sup> Seatrade Cruise Academy. Dictionary of the cruise industry. Inglaterra: Colchester. 1999. p.203

## 2.2A Evolução da Segurança no Transporte Marítimo de Passageiros

Tradicionalmente os doutrinadores maritimistas dividem suas análises históricas em períodos que compreendem a antiguidade: Lei Ródia, a Grega, e a Romana; a baixa idade média: a regulação das cidades portuárias do mediterrâneo, as Regras de Oléron<sup>43</sup>, o Consulado do Mar; a alta idade média: direito francês e direito britânico. Na idade moderna, a ênfase recai sobre o estudo do multilateralismo.

Na antiguidade as pessoas podiam embarcar em navios mercantes que operavam normalmente no Mar Mediterrâneo. Dada a temeridade destas aventuras marítimas poucos eram os casos em que estas pessoas se dispunham a fazê-lo. Normalmente tratavam-se de comerciantes que acompanhavam seus produtos que seriam vendidos em lugares distantes, soldados retornando de campanhas, peregrinos e aventureiros. Segundo Ripert<sup>44</sup>, o *Consulado do Mar*<sup>45</sup> fornece vários detalhes sobre o transporte de passageiros como, por exemplo, a regra de que “*a qualidade de comerciante ou passageiro dependia do volume das mercadorias transportadas e do montante de frete pago*”, estabelecida em seu Capítulo CXIII<sup>46</sup>.

Durante o século XVII a profusão de documentos relativos ao direito marítimo atingira tal magnitude que países como a França começaram a idealizar codificação do seu direito marítimo, até então consuetudinário, de

---

<sup>43</sup> “*Rhône d’Oléron é uma coleção de julgados do século XIII, de julgamentos de ilha de Oléron localizada na rota marítima que liga o Mediterrâneo a Flandres e Inglaterra*”. SALGUES, Oto. *Conhecimento de embarque. Teoria e prática no transporte marítimo*. Santos: 2000, Ed. do autor, p.3.

<sup>44</sup> RIPERT, George. *Droit maritime*. Paris, Ed.Rousseau, 1953, Tomo III, p.850

<sup>45</sup> Compilação do final do século XIV de decisões dos Cônsules de portos do Mediterrâneo Ocidental resultantes do julgamento de questões marítimas .

<sup>46</sup> *Consulat de la mer*, Cf. PARDESSUS, Jean Marie, *Collections de lois maritime antérieures au XVIIIe siècle*, Paris, 1828-1845, v.2, p.142.

maneira a garantir uma segurança jurídica às decisões judiciais. Como resultado desta iniciativa o Rei Luis XIV promulga em agosto de 1681 a *L'Ordonnance de La Marine* codificando as leis locais dos diversos portos da França, bem como dos países cujos portos recebiam os navios mercantes franceses.

A Ordenança de 1681 tornou-se uma das normas que mais influenciaram as marinhas mercantes do mundo, principalmente na regulamentação do transporte de cargas. Já no campo do transporte de passageiros a Ordenança traz apenas disposições esparsas. De interesse ao presente estudo é de se destacar o instituto do abandono<sup>47</sup>, forma de limitação da responsabilidade do armador mediante a renúncia aos credores de seu direito sobre o navio e ao frete, incorporado ao nosso Código Comercial através do artigo 494.

O transporte de passageiros declinou após o fim das cruzadas voltando a se desenvolver durante os movimentos migratórios internacionais em meados do século XIX e início do XX, época de seu apogeu, com a substituição da navegação à vela por navios a vapor, que estabeleceram um novo padrão de segurança e rapidez para o transporte marítimo.

Com a intensificação do comércio internacional houve um aumento do número de passageiros transportados e o surgimento de linhas regulares entre as capitais e as colônias. Havia grande necessidade de movimentação de tropas, funcionários públicos além das viagens de negócio, pesquisa e lazer.

---

<sup>47</sup> LACERDA, José C. Sampaio de. Curso de Direito Privado da Navegação. Direito Marítimo. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 1974, v. 1, p. 149-159.

A despeito deste desenvolvimento tecnológico e cultural, até a primeira metade do século XIX, a navegação era tratada ainda como um negócio de interesse meramente privado, no qual a interferência Estatal era deixada em um segundo plano. Esta premissa aliada à busca incessante por lucros no transporte marítimo gerara um aumento no número de naufrágios, normalmente motivados por falhas de construção e/ou manutenção dos navios, falta de equipamentos, sobrecarga e problemas de falta de experiência e alcoolismo entre os oficiais e tripulantes.

É neste contexto que surgem as novas regras jurídicas, tais como o Código Comercial Brasileiro de 1850, baseado na Ordenança de 1681, precursora ainda das regulamentações que surgiriam na segunda metade do século XIX como, por exemplo, o Código Comercial alemão de 1861 que também traz um título sobre o transporte de passageiros, as Leis belgas de 1879 distinguindo o transporte de passageiros do contrato de fretamento, e o Código de Navegação italiano.

O *Merchant Shipping Act* de 1850, reeditado em 1854 é tido como o marco de início do intervencionismo do Estado no transporte marítimo. Com a sua publicação, o governo britânico atribui ao departamento de governo conhecido como *Board of Trade*, o dever de regular e fiscalizar os assuntos relacionados à marinha mercante, principalmente sob os aspectos relacionados à segurança da navegação e do trabalho de bordo.

A edição pelos poderes legislativos dos Estados europeus de regras visando à proteção dos passageiros tinha o claro objetivo de promover a emigração. No caso da Inglaterra, estas normas foram consolidadas no *Merchant Shipping Act* de 1850, e emendas subseqüentes. Na sua seção 56, por exemplo, foi estabelecido que no caso de ação contra o proprietário do

navio motivada pela morte de um passageiro, bastaria – na falta de prova em contrário, a apresentação da lista de passageiros ou cópia dela para comprovar que a pessoa efetivamente estava a bordo.

Já a responsabilidade por danos dos proprietários de navio, conforme a seção 504, da Parte IX da mesma lei, ficou **limitada ao valor do navio e dos fretes já arrecadados ou ainda devidos em face da viagem na qual se deu o evento**. Em nenhuma hipótese o valor relativo ao preço do navio e aos fretes poderia ser inferior a quinze libras por tonelada<sup>48</sup>.

Vale destacar que um ano após a promulgação do *Merchant Shipping Act* contendo estas regras de limitação de responsabilidade do proprietário do navio os Estados Unidos publicaram o seu *Limitation of Shipowners' Liability Act* de 1851 que trazia os também limites baseados no valor do navio e em fretes pendentes.

---

<sup>48</sup> “Deslocamento é a medida do peso do volume de água que o navio desloca, quando flutuando em águas tranquilas. Esse valor é o peso do navio. Os navios de guerra têm o seu tamanho avaliado pelo deslocamento, enquanto os navios mercantes são medidos pela capacidade de carregar mercadorias – a tonelagem, pois o que mais interessa são as características comerciais. A tonelagem é uma medida de volume e não de peso. A origem do nome vem de antigamente: os navios eram medidos por sua capacidade em carregar tonéis-padrão. Era a tonelagem, de tonéis. O volume tem utilização comercial. A tonelagem bruta é o volume total do navio e de todos os seus compartimentos fechados. A tonelagem líquida é o volume que constitui a real capacidade comercial do navio. Ela é medida pela tonelagem bruta da qual se deduzem certos espaços não comerciáveis (praça de máquinas, espaços da tripulação, etc). Cada navio tem uma tonelagem oficialmente registrada, que define seu tamanho, e que é utilizada, também, para o cálculo de taxas e impostos. Em geral, essa tonelagem é a líquida, que recebe, então, o nome de tonelagem de registro. Como as formas dos navios são arqueadas, a medida dos volumes internos do navio era difícil de calcular, exigindo o emprego de artifícios especiais para obtê-la; daí o nome arqueação utilizado para designar o cálculo do volume interno dos navios”. Cf. Tradições do mar – usos costumes e linguagens. MARINHA DO BRASIL. Disponível em:

<[http://www.mar.mil.br/menu\\_v/tradicoes\\_do\\_mar/caracteristicas\\_navio.htm](http://www.mar.mil.br/menu_v/tradicoes_do_mar/caracteristicas_navio.htm)>. Acesso em: 03 ago 2009.

Em seus comentários sobre a Lei de 1854, William Digby Seymour<sup>49</sup> afirma que o padrão mínimo estabelecido deve ser visto como “*extremamente moderado*” no caso dos navios de passageiro e de emigrantes.

Realmente, no *Merchant Shipping Act* de 1894<sup>50</sup> a responsabilidade do proprietário do navio nos casos de culpa real ou conhecimento que implique em consentimento ou concorrência, foi dividida em responsabilidade com respeito à morte ou lesões corporais, e a respeito à perda ou dano a navios, bens e mercadorias.

Embora tenha sido mantido o valor de 15 libras por tonelada para o evento morte ou lesão corporal, a norma criou o limite de 8 libras para bens

---

<sup>49</sup> SEYMOUR, William Digby. “*Merchant shipping act, 1854.*” with introductory summary, notes, index and an appendix. Londres: W.G. Benning & Co., Law Booksellers, 1855, pp. 357 a 360.

<sup>50</sup> *Merchant Shipping Act* de 1894. “**Limitation of owner's cases of loss of life, injury, or damage.** 503. (1) *The owners of a ship, British or foreign, shall not, where all or any of the following occurrences take place without their actual fault or privity; (that is to say,) (a) Where any loss of life or personal injury is caused to any person being carried in the ship; (b) Where any damage or loss is caused to any goods, merchandise, or other things whatsoever on board the ship; (c) Where any loss of life or personal injury is caused to any person carried in any other vessel by reason of the improper navigation of the ship; (d) Where any loss or damage is caused to any other vessel, or to any goods, merchandise, or other things whatsoever on board any other vessel, by reason of the improper navigation of the ship; be liable to damages beyond the following amounts; (that is to say,) (i) In respect of loss of life or personal injury, either alone or together with loss of or damage to vessels, goods, merchandise, or other things, an aggregate amount not exceeding fifteen pounds for each ton of their ship's tonnage; and (ii) In respect of loss of, or damage to, vessels, goods, merchandise, or other things, whether there be in addition loss of life or personal injury or not, an aggregate amount not exceeding eight pounds for each ton of their ship's tonnage. (2.) For the purposes of this section - (a) The tonnage of a steam ship shall be her gross tonnage without deduction on account of engine room; and the tonnage of a sailing ship shall be her registered tonnage: Provided that there shall not be included in such tonnage any space occupied by seamen or apprentices and appropriated to their use which is certified under the regulations scheduled to this Act with regard thereto. (b) Where a foreign ship has been or can be measured according to British law, her tonnage, as ascertained by that measurement shall, for the purpose of this section, be deemed to be her tonnage. (c) Where a foreign ship has not been and cannot be measured according to British law, the surveyor-general of ships in the United Kingdom, or the chief measuring officer of any British possession abroad, shall, on receiving from or by the direction of the court hearing the case, in which the tonnage of the ship is in question, such evidence concerning the dimensions of the ship as it may be practicable to furnish, give a certificate under his hand stating what would in his opinion have been the tonnage of the ship if she had been duly measured according to British law, and the tonnage so stated in that certificate shall, for the purposes of this section, be deemed to be the tonnage of the ship. (3) The owner of every sea-going ship or share therein shall be liable in respect of every such loss of life, personal injury, loss of or damage to vessels, goods, merchandise, or things as aforesaid arising on distinct occasions to the same extent as if no other loss, injury, or damage had arisen”.*

materiais. Quanto às objeções relativas à unidade de medida – *tonelada* utilizada pela Lei de 1854 adotou então o conceito de tonelagem bruta, embora, ao excluir do cálculo da tonelagem bruta, espaços como os ocupados pela praça de máquinas e espaços destinados à tripulação a tenha equiparado ao conceito de tonelagem líquida.

Assim, através do *Merchant Shipping Act* de 1854 os britânicos codificaram suas regras sobre o transporte marítimo, revogando e derogando dezenas de Atos anteriores. Vale ressaltar que a seção 545 da Lei de 1854 destacou a validade do *Passengers Act* de 1852 (emendado em 1855 e 1862) que tratava sobre o transporte de passageiros.

O *Passengers Act* de 1852 e suas emendas de 1862 e 1870 dispuseram sobre as principais questões relativas ao transporte de passageiros, como a limitação ao número de passageiros que poderiam ser embarcados mediante a criação de um sistema de cálculo de espaço obrigatoriamente disponibilizado a cada passageiro; a obrigatoriedade da elaboração de listas de passageiros embarcados; a obrigatoriedade e a periodicidade das inspeções e fiscalizações, regras sobre a quantidade de botes salva-vidas e bóias; a transferência de passageiros em caso de naufrágio ou falha mecânica da embarcação, atendimento médico, alimentação e outras regras.

Com a publicação do *Merchant Shipping Act* de 1894 o *Merchant Shipping Act* de 1854 e o *Passengers Act* de 1852 bem como suas emendas foram revogados.

Desta forma, durante a segunda metade do século XIX e início do século XX o movimento intervencionista floresceu baseado nos marcos

regulatórios desenvolvidos pela Inglaterra e na França, cuja simplicidade e efetividade facilitou a adoção de regras semelhantes pelas demais que dominavam o comércio marítimo. Iniciava-se a fase da uniformização destas regras e costumes nacionais.

### **2.3 A Internacionalidade como causa da Unificação das regras sobre o transporte marítimo**

Como vimos no item anterior durante o século XVII iniciou-se um movimento pela codificação universal das antigas leis marítimas medievais o que resultou, por exemplo, na promulgação em 1681 da *L'Ordonnance de La Marine*. Na primeira metade do século XIX as decisões das cortes especializadas em direito marítimo da Inglaterra e Estados Unidos foram sendo sacramentadas internacionalmente como princípios universais, evidenciando que as questões envolvendo a navegação poderiam ser reguladas de maneira mais eficaz através de um direito internacional marítimo que estabelecesse regras unificadas para o tráfego marítimo internacional e as relações interestatais.

A mudança de posicionamento dos Estados no sentido da uniformização das regras e costumes nacionais relativos à navegação resultou em um incremento do intervencionismo sobre o setor dos transportes marítimos representado agora pelo surgimento dos primeiros tratados internacionais.

Entre os fatores que contribuíram para o avanço da internacionalização das regras de direito marítimo está a internacionalidade inerente ao próprio setor, decorrente da globalização do comércio após o advento da navegação a vapor.

Assim é comum termos um navio de propriedade de um cidadão ou empresa – nacional ou multinacional, sediada em um país A, cujo armador reside em um país B, conduzido por tripulantes nativos dos países C, D, e E, navegando sob contratos e subcontratos de fretamento para cidadãos ou empresas dos países F, G, H e I, numa rota com escalas previstas para os países J, K, L, M e N, transportando mercadorias destes e de outros países.

No início do século XX os armadores enfrentavam grandes dificuldades de atender as diferentes regras estabelecidas nos portos de escala, notadamente as relativas à capacidade de carga, aos direitos dos tripulantes e a obrigatoriedade de inspeções.

Por outro lado, o princípio da liberdade de operação no alto-mar proposto por Hugo Grócio em seu *Mare Liberum*<sup>51</sup> havia resultado em um aumento dos riscos, uma vez não pertencendo à jurisdição de nenhum país, não haviam regras mínimas a serem respeitadas no alto-mar.

Em síntese, fora criado um cenário de intenso desenvolvimento do comércio marítimo, com incremento da competitividade entre companhias pertencentes aos principais poderes navais da época que, ao estabelecerem regras nacionais de segurança da navegação, provocavam distorções no mercado de transportes.

Boisson<sup>52</sup> ao tratar das razões da internacionalização do direito marítimo apresenta como exemplo destas distorções as regras sobre capacidade de carga dos navios. O autor cita o caso de dois navios idênticos atuando em uma mesma rota, mas que por estarem sujeitos a diferentes

---

<sup>51</sup> “*Mare Liberum* é um livro de direito internacional escrito em latim pelo jurista holandês e filósofo Hugo Grócio. No livro, Grócio formulou o princípio de que o mar era território internacional a que todas as nações e que todas as nações eram livres para usá-lo para a navegação marítima”. SCOTT, James Brown. "Introductory note". In: Hugo Grotius (1916) *The Freedom of the Seas*, Nova Iorque: Oxford University Press, p. vi.

<sup>52</sup> BOISSON, Philippe. *Safety At Sea. Policies, Regulations and International Law*. Paris, Edição: Bureau Veritas, 1999.

legislações, tem também capacidades de carga diferentes, o que representa mais lucro para o armador que pode transportar mais carga expondo-o, contudo a riscos maiores. A padronização das regras<sup>53</sup> previne que os países interessados adotem normas mais permissivas de modo a se tornarem suas marinhas mercantes mais competitivas, em detrimento da segurança no transporte.

Surge então em 1897 o *Comitè Maritime Internacional - CMI*, uma organização não-governamental internacional com o objetivo de contribuir para com a unificação do direito marítimo em todos os seus aspectos, promovendo a criação de associações nacionais de direito marítimo e cooperando com outras organizações internacionais

Até 1912, ano do naufrágio do RMS Titanic, os mecanismos voltados à prevenção de sinistros marítimos eram desenvolvidos primordialmente no âmbito das legislações nacionais. Entre as poucas exceções estão as Convenções sobre Abalroamento e Salvamento Marítimo<sup>54</sup>, desenvolvidas pelo CMI, e que entrariam em vigor em 1º de março de 1913 com mais de oitenta ratificações e acessões cada uma.

Ainda em 1912, após a tragédia do Titanic, ocorreu em Londres a conferência sobre telegrafia sem fio, que tornou obrigatória a instalação de intercomunicadores e sistemas de rádio a bordo dos navios.

---

<sup>53</sup> Por exemplo, o Regulamento de Borda Livre e Estabilidade para as Embarcações da Hidrovia Paraguai Paraná, firmado entre a República Argentina, da República da Bolívia, da República Federativa do Brasil, da República do Paraguai e da República Oriental do Uruguai. Disponível em: <[http://www.aladi.org/nsfaladi/textacdos.nsf/3ea522982558a35603256aa9005c1fb3/29a1cf4d4e6047b103256cd2004b3831/\\$FILE/Reg-8-p.doc](http://www.aladi.org/nsfaladi/textacdos.nsf/3ea522982558a35603256aa9005c1fb3/29a1cf4d4e6047b103256cd2004b3831/$FILE/Reg-8-p.doc)>. Acesso em: 05 fev 2010.

<sup>54</sup> **Convenção Internacional Sobre Abalroamento**, assinada em Bruxelas em 27 de setembro de 1910 e, promulgada no Brasil pelo Decreto nº 10.773 de 18 de fevereiro de 1914. **Convenção Internacional Sobre Assistência E Salvamento Marítimo**, firmada em Bruxelas em 27 de setembro de 1910 e, promulgada no Brasil pelo Decreto nº 10.773 de 18 de fevereiro de 1914, atualmente em fase de substituição pela *Salvage Convention* de 1989.

Para que fossem identificadas as causas da tragédia foram criadas duas comissões investigativas; uma na Inglaterra sob o comando do *Board of Trade*, órgão responsável pela normatização e fiscalização dos navios da marinha mercante inglesa e outra no Senado americano.

O relatório do comitê da *Board of Trade*<sup>55</sup> aponta, após 36 dias de investigação, uma série de “enganos” fazendo, afinal, as recomendações como a inclusão de câmaras estanques nos projetos futuros de engenharia, a obrigação de botes salva-vidas fechados, realização de treinamentos para operação dos botes, sistemas de aviso.

Ficou claro então que os padrões de segurança estavam totalmente defasados, de modo que o Reino Unido propôs a realização de uma conferência para o desenvolvimento de um regulamento internacional, e contou com a participação de treze países. Desta reunião surgiram novas regras de segurança na navegação para todos os navios mercantes, tais como, a exigência de compartimentos à prova d’água e de fogo, equipamentos salva-vidas e de prevenção e combate a incêndios em navios de passageiros.

A Convenção Internacional sobre a Salvaguarda da Vida Humana no Mar – SOLAS seria aprovada então em 20 de janeiro de 1914, revista posteriormente nos anos de 1929 e 1948.

A modernização e padronização das regras de segurança que compõem o texto adotado pela Convenção SOLAS de 1960 incorporam os desenvolvimentos tecnológicos da indústria da navegação como as regras sobre propulsão nuclear. A conferência para revisão da SOLAS 1948 foi a primeira organizada sob a direção da recém criada *Inter-Governmental Maritime Consultative Organization* (IMCO), atual Organização Marítima Internacional – OMI.

---

<sup>55</sup>TITANIC INQUIRY. <<http://www.titanicinquiry.org/BOTInq/BOTReport/BOTRep01.php>>. Acesso em: 17 ago 2009.

A partir de então se adotou a premissa de que a SOLAS deveria ser atualizada regularmente, contudo, o processo de emenda à convenção era excessivamente demorado, o que resultou na adoção de uma convenção totalmente nova, a SOLAS 1974, que não apenas incorporou todas as emendas aprovadas até aquela data, como também apresentou um novo processo de emenda à norma, um sistema de aceitação tácita de modo a que o texto pudesse ser atualizado num prazo determinado. Basicamente, as emendas se tornam válidas caso neste espaço de tempo não fossem feitas objeções por um número de Estados-Parte.

A Convenção SOLAS foi novamente emendada em dezembro de 2006, ocasião em que introduziu novos padrões de segurança, mediante a alteração dos capítulos II-1 e II-2, como por exemplo, a quantidade de dano que um navio pode suportar de acordo com as bases do projeto e ainda retornar com segurança ao porto. Foram incluídas outras alterações no capítulo II-2 e no *International Code for Fire Safety Systems (FSS Code)* para aprimorar os sistemas de proteção das cabines com varanda dos navios de cruzeiro. Estas emendas são uma reação ao incêndio do navio de cruzeiro *Star Princess* ocorrido em 2006 durante uma viagem pelo Caribe, incêndio este iniciado em uma varanda e que se espalhou por diversos decks do navio. A implementação destas novas regras contribuíram para a aposentadoria dos últimos transatlânticos da segunda metade do século XX, notadamente, o *Queen Elizabeth 2* e o *France (Norway)*.



Figura 1 - Danos ocasionados por incêndio no *Star Princess*.

O transporte aquático de passageiros foi tratado pelo *Comité Maritime Internacional* pela primeira vez durante a conferência de Veneza de 1907. Posteriormente, na Conferência de *Brighton* de 1954 foi apresentado um projeto de convenção internacional com base na Convenção de Bruxelas de 1924, que regula o transporte de mercadorias por mar. O projeto foi aprovado com modificações na Conferência de Madri de 1955, sendo o tema incluído na pauta da Conferência Diplomática de Bruxelas de 1957. Nela acabou votado um novo projeto de convenção, que finalmente foi aprovado em 29 de abril de 1961 também em Bruxelas<sup>56</sup>.

Ainda sob os auspícios da Conferência de Bruxelas de 1924 foi adotada em 25 de agosto daquele ano a Convenção Internacional para Unificação de Certas Regras Relativas à Limitação da Responsabilidade dos Proprietários de Embarcações Marítimas (*Limitation of liability of owners of sea-going vessels*), posteriormente ratificada pelo Brasil, e incorporada à legislação pátria através do Decreto nº 350 de 1º de outubro de 1935. Da mesma forma que as normas britânicas a convenção estipulava que o

---

<sup>56</sup> CHAMI, Diego Esteban. Convenio de Atenas 2002 Responsabilidad em el tranporte de pasajeros por água. In: Estudios de Derecho Marítimo. En homenaje al Doctor Jose Domino Ray. Buenos Aires: Lexis Nexis, 2005.

proprietário de um navio de mar só é responsável até a concorrência do valor do navio, do frete e dos assessorios do navio, calculados sobre oito libras esterlinas por tonelada de arqueação bruta do navio. A limitação de responsabilidade não pode ser invocada se as obrigações forem resultantes de fatos ou faltas do proprietário do navio, resultantes de sua autorização ou ratificação.

A Convenção de Bruxelas<sup>57</sup> de 1961 unificou as regras para o transporte marítimo internacional de passageiros estabelecendo, por exemplo, a culpa presumida do transportador nos casos de culpa ou negligência deste transportador, seus empregados ou agentes que tivessem resultado de naufrágio, colisão ou abalroamento, encalhe, explosão ou fogo, embora admitisse prova em contrário do transportador. No protocolo que a compunha estão representadas as reservas possíveis ao texto, entre elas a (1) que permitia ao Estado contratante excetuar dos efeitos da convenção o transporte marítimo de passageiros que a lei local não considerasse como internacional.

Tendo sido até hoje ratificada por apenas 11 Estados a Convenção de 1961 entrou em vigor em 04 de junho de 1965 sendo, portanto, a primeira convenção internacional voltado ao transporte marítimo internacional de passageiros. Sua maior falha, contudo, foi a de não conter nenhuma disposição sobre o transporte das bagagens dos passageiros, lacuna esta sanada com a assinatura da Convenção de Bruxelas de 1967<sup>58</sup>.

Em 1974, durante conferência realizada em Atenas sob o comando da OMI foi assinada a Convenção de Atenas (*Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea*). No seu artigo 3, por exemplo, ela estabelece que o transportador é responsável pelo prejuízo

---

<sup>57</sup> International Convention for the unification of certain rules relating to carriage of passengers by sea (with protocol).

<sup>58</sup> International Convention for the unification of certain rules relating to carriage of passengers' luggage by sea.

causado por morte ou lesões corporais do passageiro e pelos danos às bagagens se o incidente que o originou ocorreu durante o transporte e for devido a culpa ou negligência do transportador, seus empregados ou agentes agindo no desempenho de suas funções.

A assinatura da Convenção de Atenas em 1974 foi um passo importante na unificação das normas sobre o regime de responsabilidade no transporte de passageiros tanto que muitos países acabaram adotando seu regime de responsabilidade sem ratificá-la. Com isto, a convenção entraria em vigor apenas em 1987, após treze anos da sua assinatura. Um dos motivos seria que os limites de responsabilidade nela fixados estariam subestimados. Esta falha tentaria ser corrigida sem sucesso através no Protocolo de 1990<sup>59</sup>.

Entre outubro e novembro de 2002, a OMI concluiu em Londres a revisão da Convenção de Atenas de 1974, durante conferência que contou com a participação de 73 Estados.

No campo do direito marítimo privado interno permanece válida a Parte Segunda do Código Comercial de 1850, que trata nos artigos 629 a 632 “Dos Passageiros”. O transporte de passageiros está regulamentado também no Código Civil de 2002 que trata dos contratos de transporte no título referente às espécies de contrato, em seus art.730 a 756.

Embora possamos afirmar com certa tranquilidade que a defasagem dos limites de responsabilidade dificultou muito a obtenção do número mínimo de ratificações para a entrada em vigor da Convenção de Atenas, é necessário entendermos os motivos pelos quais determinadas normas

---

<sup>59</sup> O Brasil não ratificou nenhum dos instrumentos.

unificadoras idealizadas pelas organizações internacionais, não têm obtido o apoio esperado.

Como vimos anteriormente, já em 1897 fora criado o *Comité Maritime International*, primeira organização internacional voltada à unificação das regras internacionais sobre navegação. Contudo, com o estabelecimento da ONU em 1945 foram criadas dentro do seu sistema diversas organizações internacionais como a *International Civil Aviation Organization* (ICAO) fundada em 1944, a *Food and Agriculture Organization* (FAO) e a *United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization* (UNESCO) em 1945, a *World Health Organization* (WHO) em 1947, e durante a Conferência de Genebra de 1948, foi adotada a Convenção que criava a *Inter-Governmental Maritime Consultative Organization* (IMCO).

Ocorre que, contrariando a expectativa de uma rápida aceitação pelos diversos Estados-Parte da ONU, a convenção entrou em vigor somente no ano de 1958. Obviamente, como qualquer norma internacional, muitos países discordavam do artigo 1º da Convenção alguns por entenderem que ele representava uma interferência em setores navais e regulamentações, outros por considerá-la um instrumento a serviço das potências navais da época<sup>60</sup>.

Patrick Griggs, ao fazer um retrospecto sobre o porquê de algumas convenções obterem ou não o apoio necessário para sua entrada em vigor afirma que: “talvez sejamos obrigados a concluir que a área do direito foco do instrumento não era a adequada para a harmonização porque não havia nenhuma necessidade urgente, e que tempo, conseqüentemente, tenha sido perdido” (2001, p.165).

Em seu trabalho sobre as dificuldades para a uniformização do direito marítimo, Griggs, após uma distinção sobre convenções de natureza

---

<sup>60</sup> International Maritime Organization. Convention on the International Maritime Organization. Disponível em <[http://www.imo.org/conventions/mainframe.asp?topic\\_id=771#2](http://www.imo.org/conventions/mainframe.asp?topic_id=771#2)>. Acesso em: 30 abr 2009.

regulatória (p.ex.SOLAS), e as de direito privado internacional, cita Justice Hobhouse para quem estas últimas são freqüentemente tratadas pela comunidade comercial como sendo “tão obviamente carentes de valor que não se justifica a sua adoção”.

Não há como negar sob este ponto de vista o fracasso das duas primeiras normas unificadoras do transporte marítimo de passageiros: a Convenção de Bruxelas de 1961 que entrou em vigor com apenas 11 ratificações<sup>61</sup> e o fracasso da Convenção de 1967 que nunca entrou em vigor<sup>62</sup>.

No caso das convenções que regulam o transporte internacional de passageiros sejam elas as Convenções de Bruxelas de 1961 e 1967 ou a Convenção de Atenas de 1974 e seus protocolos, a dificuldade aparentemente está na conjunção de dois fatores: a inclusão de limites financeiros para a responsabilidade dos transportadores, e a demora na tramitação durante o processo de elaboração da norma, que envolve desde a elaboração e desenvolvimento de uma minuta da norma que deve ser debatida e reescrita diversas vezes até que possa justificar a realização de uma Conferência sobre o tema.

Destas conferências emergirá o texto aprovado pelos Estados participantes e que, após a assinatura por estes Estados, finalmente a convenção está pronta para as ratificações e acessões necessárias à sua entrada em vigor<sup>63</sup>.

---

<sup>61</sup> A Convenção de Bruxelas de 1961 sobre o transporte de passageiros por mar previa no seu artigo 17 (1) a entrada em vigor após três meses da ratificação pelo segundo Estado-Parte. A França foi a única potência marítima a ratificá-la tendo, contudo, denunciado o instrumento em 1975.

<sup>62</sup> Obteve apenas duas ratificações: Cuba e Argélia, embora tenha sido assinada por vinte e nove Estados, entre eles potências marítimas como os Estados Unidos, Alemanha, Bélgica, Finlândia e Grécia.

<sup>63</sup> Cf. International Maritime Organization. Conventions. Disponível em: <[http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic\\_id=148](http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=148)> . Acesso em: 20 out 2009.

Obviamente, foi isto o que ocorreu no caso da Convenção de Atenas de 1974 tanto que apenas dois anos após a sua adoção já houve a necessidade de atualização da moeda referência original, o *franco poincaré*, para o SDR – direitos especiais de saque<sup>64</sup> através do Protocolo de 1976 que elevou o valor dos limites de responsabilidade por morte ou lesão corporal para 46.666 DES. Posteriormente, em 1990, um novo protocolo aumentou o limite para 175.000 DES, porém, com apenas seis Estados contratantes, nunca entrou em vigor.

O Protocolo de 2002 alterou mais uma vez este limite, agora para 400.000 DES, o que segundo Griggs, possa custar a uniformidade da convenção, uma vez que muitos países desenvolvidos podem considerar baixo este limite e exercerem seu direito de “*opt out*”, estabelecendo internamente valores mais altos de indenização. Já com relação aos países em desenvolvimento entende que o valor pode ser considerado excessivamente alto de modo que a pressão dos proprietários de navio e das seguradoras leve os governos a refletir sobre a oportunidade de sujeitá-los a esta despesa financeira extra.

Finalmente, embora não tenha sido assinada pelo Brasil, há que ser considerada ainda no presente estudo a Convenção Internacional sobre a Limitação das Indenizações Relativas às Reclamações Marítimas, *Convention on limitation of liability for maritime claims - LLMC 1976*, desenvolvida e adotada sob coordenação da IMO, e que traz em seu artigo 7 o limite de 46.666 DES para as reclamações motivadas por morte ou lesão corporal, limite que deve ser multiplicado pelo número de passageiros embarcados até um valor máximo de 25 milhões de DES, uma vez que esta Convenção pode servir de limitadora às indenizações por morte ou lesão corporais da Convenção de Atenas, 2002

---

<sup>64</sup> SDR- sigla para Special Drawings Right – Direitos Especiais de Saque (DES). Moeda escritural criada pelo Fundo Monetário Internacional cujo valor é calculado a partir de uma cesta de moedas.

## 2.4 Dos limites à responsabilidade no transporte marítimo de passageiros

Nos meses que se seguiram à tragédia do RMS Titanic o relatório do inquérito realizado pela *Board of Trade* confirmou a negligência do comandante ao impingir velocidade elevada em uma área de risco. Contudo, o grande número de mortes se deu pela falta de botes. Sobre este aspecto, o relatório conclui que houve falha dos inspetores de emigração, que agindo em nome da própria *Board of Trade*<sup>65</sup> deixaram de revisar os padrões para cálculo do número mínimo de botes salva-vidas em suas tabelas.

Assim sendo, iniciou-se uma intensa batalha judicial em face das diversas ações propostas pelos sobreviventes perante as cortes dos Estados Unidos e da Inglaterra, cujo montante exigido atingia à época cerca de US\$20.000.000,00. Contudo, o aspecto mais interessante sobre a apreciação das demandas residia na identificação de qual seria o direito a ser aplicada para se estabelecer o limite da responsabilidade dos proprietários do navio.

Aparentemente a lei aplicável seria a do Reino Unido uma vez que a venda dos bilhetes se dera no seu território, que o navio ostentava o pavilhão inglês e era de propriedade de uma empresa inglesa, além do naufrágio ter ocorrido em águas internacionais.

O *Merchant Shipping Act* de 1894 estabelecia um limite de responsabilidade baseado no valor do navio e dos ganhos com frete para o transporte de passageiros e cargas ou, como foi o caso, na tonelagem bruta do navio, o que determinaria um teto indenizatório de cerca de US\$3.000.000,00. Havia, porém, a necessidade de manifestação das cortes à respeito das condições específicas contidas no ticket de passagem que, no caso da

---

<sup>65</sup> Competência estabelecida pelo *Merchant Shipping Act de 1894*. O Titanic, à época do acidente, possuía botes salva-vidas acima da capacidade exigida de 962 pessoas. TITANIC INQUIRY. Disponível em: <<http://www.titanicinquiry.org/BOTInq/BOTReport/BOTRepBOT.php>>. Acesso em: 13 ago 2008.

companhia *White Star*, excetuava de responsabilidade a empresa em caso de negligência de seus empregados.

Na legislação americana permanecia em vigor o *Limitation of Shipowners' Liability Act* de 1851 segundo o qual o proprietário do navio poderia ter limitada sua responsabilidade por morte, lesão corporal, perda ou danos à carga, oriundas de negligência e inavegabilidade caso não tenha delas participado ou se envolvido e nem tomado conhecimento. A norma limitava a responsabilidade ao valor do navio ou dos lucros advindos do transporte de passageiros e cargas. Ocorre que, ao contrário da regra inglesa não existia à época estipulação no sentido de calcular-se o valor limite do montante das indenizações com base na tonelagem bruta. Desta forma, na eventualidade da aplicação da lei americana os demandantes se veriam obrigados a repartir um valor estipulado em aproximadamente US\$ 91.000,00, resultante dos salvados do naufrágio.

Afinal, a propositura da ação<sup>66</sup> no Reino Unido de acordo com o *Merchant Shipping Act* de 1894 poderia resultar por um lado em uma indenização maior uma vez que o limite indenizatório era maior ou, por outro lado, livrar os proprietários do navio do pagamento destas indenizações face às cláusulas contratuais de exceção de responsabilidade incluídas no ticket de passagem.

Por outro lado, a jurisdição americana decorrente do fato de serem os proprietários do HMS Titanic uma empresa americana (International

---

<sup>66</sup> **Power of courts to consolidate claims against owners.**s.504. “Where any liability is alleged to have been incurred by the owner of a British or foreign ship in respect of loss of life, personal injury, or loss of or damage to vessels or goods, and several claims are made or apprehended in respect of that liability, then, the owner may apply in England and Ireland to the High Court, or in Scotland to the Court of Session, or in a British possession to any competent court, and that court may determine the amount of the owner's liability and may distribute that amount rateably among the several claimants, and may stay any proceedings pending in any other court in relation to the same matter, and may proceed in such manner and subject to such regulations as to making persons interested parties to the proceedings, and as to the exclusion of any claimants who do not come in within a certain time, and as to requiring security from the owner, and as to payment of any costs, as the court thinks just”.

Mercantile Marine Co.) também não bastava para garantir uma indenização mesmo que pequena, uma vez que estes proprietários ao afastar as alegações de negligência poderiam fazer desaparecer sua responsabilidade.

A decisão da Suprema Corte americana foi no sentido de que para as ações propostas sob sua jurisdição, era correto que se aplicassem as limitações de acordo com a legislação nacional - noventa mil dólares, destacando, contudo, que isto não representava o entendimento de que a lei americana se aplicaria a navios ingleses em alto-mar (ou fora das suas águas jurisdicionais), o que infringiria o princípio da territorialidade. Quanto ao dever de indenização pelo cometimento de atos ilícitos advindos de obrigação estabelecida de acordo com a lei inglesa, este apenas se tornaria exigível se não contrariasse a legislação local, caso em que esta prevaleceria.

Independente do acordo firmado entre a companhia<sup>67</sup> e a maioria dos demandantes, a Suprema Corte já destacara que qualquer outra vítima do acidente poderia buscar o ressarcimento de suas perdas perante os tribunais de diferentes países, com diferentes legislações.

Em 1934 o incêndio do navio *Morro Castle* na costa de *New Jersey* resultou na morte de trinta e sete pessoas e causou a modificação do sistema de limitação de responsabilidade do proprietário-armador nos Estados Unidos estabelecido pelo *Limitation Liability Act* de 1851 que, como vimos, alcançava apenas o valor da embarcação e fretes.

Mais do que o incêndio propriamente dito a revisão desta norma após mais de 80 anos de vigência, se deveu ao fato da companhia proprietária

---

<sup>67</sup> Concretizado em 27 de Janeiro de 1916 através do pagamento de US\$ 544.000,00 que viriam a compor juntamente com os US\$119.000,00 arrecadados em conformidade com o Ato de 1851, o valor total da indenização. Disponível em <<http://query.nytimes.com/gst/abstract.html?res=9406E3D81E38E633A2575BC2A9679C946796D6CF>>. Acesso em: 20 ago 2009.

do navio ter conseguido limitar judicialmente sua responsabilidade ao valor de US\$ 20.000,00 correspondentes aos destroços queimados do *Morro Castle*.

Desta forma, foi publicada em 1935 a emenda<sup>68</sup> que estabeleceu um novo critério limitatório de responsabilidade do transportador similar ao da lei inglesa, ou seja, segundo a lei americana o transportador tornava-se responsável até o limite de US\$ 60,00 por tonelada, caso este total fosse maior que o valor do navio e dos fretes devidos. Posteriormente em 1984 este valor foi novamente acrescido para quatrocentos e vinte dólares.

No Brasil o transporte marítimo de passageiros em cruzeiros em face da expansão experimentada, já tem acumulado nos últimos anos um histórico de incidentes que envolvem, dentre outros, intoxicação, mortes, atrasos.

Independente de todo o arcabouço jurídico desenvolvido internacionalmente para regular o transporte internacional de passageiros, não houve, ainda, um interesse do Estado brasileiro em aderir a nenhuma das principais convenções, de tal forma que o país é parte contratante apenas da Convenção Internacional para Unificação de Certas Regras Relativas à Limitação da Responsabilidade dos Proprietários de Embarcações Marítimas de 1924<sup>69</sup> que deve ser aplicada em conjunto com a Parte Segunda do Código Comercial de 1850, o capítulo sobre contratos de transporte do Código Civil de 2002 e o Código de Defesa do Consumidor, Lei 8.078/90.

---

<sup>68</sup> “1935 - Act Aug. 29, 1935, inserted provisions fixing total liability of owner of sea-going vessel, whether American or foreign, other than tugs, barges, or fishing vessels, for entire loss of life or injuries caused without his fault or privity at not less than \$60 for each ton of such vessel or the amount of value of his interest in such vessel and her freight then pending, if the latter be a greater amount; fixed tonnage of steam or motor vessel as her gross tonnage, without deduction for engine room, and tonnage of a sailing vessel as her registered tonnage, not including space for seamen; and imposed on owners, liability for losses of life or injury on distinct occasions to the same extent as if no other loss or injury had arisen”.

<sup>69</sup> Incorporada à legislação pátria através do Decreto nº 350 de 1º de outubro de 1935.

O Código Comercial ao tratar da limitação de responsabilidade em seu artigo 494, *in verbis*:

“Todos os proprietários e partes são solidariamente responsáveis pelas dívidas que o capitão contrair para consertar, habilitar e aprovisionar o navio; sem que esta responsabilidade possa ser ilidida, alegando-se que o capitão excedeu os limites das suas faculdades, ou instruções, se os credores provarem que a quantia pedida foi empregada a benefício do navio (artigo nº. 517)<sup>70</sup>. Os mesmos proprietários e partes são solidariamente responsáveis pelos prejuízos que o capitão causar a terceiro por falta da diligência que é obrigado a empregar para boa guarda, acondicionamento e conservação dos efeitos recebidos a bordo (artigo nº. 519)<sup>71</sup>. Esta responsabilidade cessa, fazendo aqueles abandono do navio e fretes vencidos e a vencer na respectiva viagem. Não é permitido o abandono ao proprietário ou parte que for ao mesmo tempo capitão do navio.”

Tendo a sua origem nas Ordenanças de 1681, o Código Comercial adotou o sistema da limitação da responsabilidade através do instituto conhecido como abandono liberatório, que se perfaz através da renúncia em favor dos credores<sup>72</sup> da fortuna do mar, ou seja, o navio e os fretes.

Assim, o abandono traduz-se de acordo com o texto legal como compreendendo o navio e fretes vencidos ou a vencer na própria viagem. Segundo Sampaio de Lacerda, “o abandono verifica-se no estado em que se encontrar o navio, qualquer que seja ele, mesmo no caso de naufrágio ou outro acidente”<sup>73</sup>.

---

<sup>70</sup> “Art. 517 - O capitão que, nos títulos ou instrumentos das obrigações procedentes de despesas por ele feitas para fabrico, habilitação ou abastecimento da embarcação, deixar de declarar a causa de que procedem, ficará pessoalmente obrigado para com as pessoas com quem contratar; sem prejuízo da ação que estas possam ter contra os donos do navio provando que as quantias devidas foram efetivamente aplicadas a benefício deste (artigo nº. 494).”

<sup>71</sup> “Art. 519 - O capitão é considerado verdadeiro depositário da carga e de quaisquer efeitos que receber a bordo, e como tal está obrigado à sua guarda, bom acondicionamento e conservação, e à sua pronta entrega à vista dos conhecimentos (artigo nºs 586 e 587).”

<sup>72</sup> Quando houver renúncia abandono da propriedade em favor de seguradora para recebimento de indenização estamos diante do abandono sub-rogatório previsto no artigo 753 do Código Comercial.

<sup>73</sup> LACERDA, José C. Sampaio de. Curso de direito privado da navegação. v.1 - Direito Marítimo. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 1974. p.155.

No que tange a esta limitadora de responsabilidade, primeiramente que proprietários, compartes e também os armadores-proprietários podem invocá-las, devendo, contudo, estar presente o elemento essencial da falta de diligência do capitão “para boa guarda, acondicionamento e conservação dos efeitos recebidos a bordo”, motivo pelo qual o armador-capitão não é beneficiário do instituto.

A limitação aqui tratada se presta a reduzir o impacto financeiro decorrente apenas da falta de diligência do representante dos proprietários, o capitão do navio, e podemos entender que a *mens legi* seria a da redução da responsabilidade dos armadores apenas por atos de negligência ou imperícia do capitão, levados a cabo sem o conhecimento ou anuência destes armadores, hipótese em que afastada estaria a limitação.

Por outro lado, de acordo como o artigo 755 do Código Comercial, “o abandono só, [sic] é admissível quando as perdas acontecem depois de começada a viagem”, o que ressalta o caráter de incomunicabilidade do benefício com os créditos relativos à armação do navio, uma vez que estes credores não participaram da aventura marítima.

Segundo Carbone e Luís Galante a jurisprudência ampliou o benefício anteriormente restrito às mercadorias recebidas a bordo, de modo a “abranger, em geral, qualquer ato ilegal do capitão, seja contratual ou ilícito civil”<sup>74</sup>.

Conforme destaca Sampaio de Lacerda<sup>75</sup>, a indenização oriunda de seguro não está inserida no abandono “por fazer parte da fortuna de terra, de

---

<sup>74</sup> GRIGGS, Patrick et al. Limitation of liability for maritime claims. Capítulo 10 – Brasil. 4. ed. Londres: Informa Professional, p. 191-197.

vez que o pagamento dos prêmios não está sujeitos aos riscos do mar”, reforçando assim o sentido de que se busca através do abandono evitar que o patrimônio do armador se exaure por conta de responsabilidade, que pode facilmente superar o valor do navio. Contra a exclusão dos prêmios de seguro insurgiu-se Hugo Simas para quem o mecanismo representaria verdadeira forma de enriquecimento do proprietário, restando aos credores lidar com um bem muitas vezes naufragado.

Tomando como exemplo o naufrágio do Titanic, não foi outro o entendimento das cortes americanas senão o de que os prêmios do seguro do navio, calculados à época em cinco milhões de dólares, não estavam sujeitos à arrecadação permanecendo a responsabilidade limitada aos salvados e fretes de passagem. Argumentou-se que a contratação de seguro pelo armador era uma operação distinta, não relacionada aos interesses com o navio, além do que estes não eram suficientes nem para repor a perda do próprio navio que, totalmente armado, estava avaliado em sete milhões e meio de dólares.

Assim, caso a jurisdição fosse a brasileira, não poderíamos falar em enriquecimento do armador, pois independente das despesas de indenização até valor o máximo da responsabilidade, haveria ainda o armador de liquidar seus débitos relativos ao provisionamento.

O aspecto mais interessante da análise da regra do artigo 494 do Código Comercial surge, contudo, da incorporação da Convenção Internacional para Unificação de Certas Regras Relativas à Limitação da Responsabilidade dos Proprietários de Embarcações Marítimas (*Limitation of liability of owners of sea-going vessels*), à legislação pátria através do

---

<sup>75</sup> Cf. LACERDA, José C. Sampaio de. Curso de Direito Privado da Navegação. V.1 - Direito Marítimo. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 1974, p. 149-159.

Decreto nº 350 de 1º de outubro de 1935, momento a partir do qual se passou a questionar se o tratado revogara ou não o artigo.

Antes de analisarmos aspectos referentes à hierarquia dos tratados internacionais, há que se apurar a extensão das disposições da Convenção de Bruxelas de 1924.

Primeiramente, quanto aos sujeitos que podem se beneficiar da limitação de responsabilidade estão aptos de acordo com o artigo 1º, o proprietário do navio e com o artigo 10º<sup>76</sup> “o armador não proprietário (sic) ou o afretador principal” desde que seja responsável por qualquer dos débitos enumerados no artigo 1º.

Já segundo Arthur Carbone e Luis Felipe Galante<sup>77</sup> “no direito nacional apenas ao proprietário do navio é conferido indubitavelmente à limitação de responsabilidade”. Quanto à elegibilidade por conta dos afretadores apontam a falta de jurisprudência sobre o assunto destacando a posição favorável de Hugo Simas contratada pelo pensamento em contrário de Silva Costa.

O artigo 7º da convenção trata da questão dos passageiros:

“Em caso de morte ou de lesões corporaes causadas por factos ou faltas do capitão, da tripulação, do piloto, ou de qualquer outra pessoa ao serviço do navio, o proprietario é, para com as victimas ou seus representantes legaes, responsavel, além do limite fixado

---

<sup>76</sup> Brasil. Decreto nº 350, de 1º de outubro de 1935.” Promulga a Convenção Internacional, para a unificação de certas regras relativas á limitação da responsabilidade dos proprietarios de embarcações maritimas e respectivo Protocollo de Assignatura, firmados entre o Brasil e varios paizes. em Bruxellas, a 25 de agosto de 1924, por ocasião da Conferencia Internacional de Direito Maritimo, reunida na mesma capital”. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1930-1949/D350.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/D350.htm)>. Acesso em: 10 jan 2010.

<sup>77</sup> GRIGGS, Patrick et al. op.cit., p.192

nos artigos precedentes, até 4 concorrência de L 8 por tonelada de arqueação do navio. As vítimas de um mesmo accidente ou os seus representantes legais concorrem entre si á quantia que representa a extensão da responsabilidade.

Se as vítimas ou os seus representantes legais não ficarem integralmente indemnizados com essa quantia, concorrem, pelo que ainda lhes fôr devido, com os outros credores, ás quantias referidas nos artigos anteriores, tendo-se em atenção a categoria dos privilegios.

Esta mesma limitação de responsabilidade é applicavel aos passageiros em relação ao navio transportador, mas não se applica á tripulação e ás outras pessoas ao serviço do navio, para as quaes o direito de reclamação, em caso de morte ou de lesões corporaes, continúa a ser regulado pela lei nacional do navio.”

No primeiro parágrafo do artigo vemos que as compensações por morte ou lesões corporais estarão limitadas ao valor apurado à razão de 8 libras esterlinas por tonelada de arqueação do navio.

Caso o valor apurado não seja suficiente para a completa indenização às vítimas, estas concorrem com os demais credores em uma segunda categoria de limitação, estabelecida no artigo 1º, que delimita a responsabilidade ao valor do navio, fretes e acessórios. Frise-se que, segundo o artigo 2º da Convenção que os fatos ou faltas do proprietário do navio impedem a limitação de responsabilidade<sup>78</sup>.

Quanto à forma como a Convenção de 1924 se relaciona com as disposições do Código Comercial, esta já foi objeto de questionamento pelos doutrinadores contemporâneos à publicação do Decreto nº 350/35. Para Sampaio de Lacerda a applicabilidade do tratado depende da existência de interesses internacionais, “pois caso sejam todos credores nacionais, bem como nacional o proprietário do navio, aplicar-se-á o sistema do Cód. Comercial brasileiro [ ]” (p.158). Esta posição não era unânime e autores

---

<sup>78</sup> Cf. LACERDA, op.cit., p.158-159.

como Teóphilo de Azevedo Santos, Castro de Azevedo e Orozimbo Nonato defendiam outra orientação<sup>79</sup>.

O *leading case* citado era o do julgamento unânime do RE 14.215-DF pelo Supremo Tribunal Federal, instado a se manifestar se a alienação compulsória por força do Decreto-lei nº 2.784<sup>80</sup> de 20 de novembro de 1940, importava em renúncia tácita à limitação de responsabilidade através do abandono liberatório conforme o artigo 494 do Código Comercial, o que de fato restou decidido que não ocorria.

A análise de admissibilidade do Recurso Extraordinário se deu de acordo com o artigo 101, III da Constituição dos Estados Unidos do Brasil de 1946, segundo o qual seria de competência do STF:

“julgar em recurso extraordinário as causas decididas em única ou última instância por outros Tribunais ou Juízes:

a) quando a decisão for contrária a dispositivo desta Constituição ou à letra de tratado ou lei federal;

Desta forma, a hipótese em tela era de afronta da decisão recorrida à regra do Código Comercial, restando-nos identificar o posicionamento dos tribunais nacionais na solução de conflitos de normas infraconstitucionais e tratados internacionais.

Embora não seja o objetivo do presente estudo aprofundar-se na análise sobre a hierarquia dos tratados, faz-se necessário uma atualização sobre o tema.

---

<sup>79</sup> ARAÚJO, Rodolfo. O tratado internacional em face do direito interno. *Revista da Faculdade de Direito da UFPR*, Paraná, 1968, v.11, p.237-242.

<sup>80</sup> Dispõe sobre as empresas de navegação de cabotagem.. Art. 4: “A transmissão de ações, ou de quotas, inter vivos ou causa mortis, efetuar-se-á de modo que não seja excedido o limite fixado nesta lei à participação de estrangeiros e brasileiros naturalizados no capital da sociedade, devendo ser vendidas, na forma da lei, aquelas de cuja transmissão a herdeiros e legatários resultaria o excesso.” Disponível em: <<http://www2.camara.gov.br/internet/legislacao/legin.html/textos/visualizarTexto.html?ideNorma=412778&seqTexto=1>>. Acesso em: 10 jan 2010.

Tem-se, portanto, que até 1977 a jurisprudência posicionava-se no sentido da existência de uma primazia do tratado internacional quando em conflito com norma infraconstitucional. Entre elas há que destacar o acórdão da Apelação Cível 7.872 de 1943, baseada no voto do Ministro do STF José Philadelpho de Barros e Azevedo, que também afirma que a lei não revoga o tratado.

A situação inverte-se em 1977 com o julgamento pelo STF do RE 80.004-SE (Rel. Min. Cunha Peixoto, julgado em 1º/06/1977), cujo acórdão sacramenta por vontade da maioria o entendimento do relator segundo o qual tratados e convenções internacionais têm status de lei ordinária. Sobre o resultado Francisco Rezek conclui que "admitiram as vozes majoritárias que, faltante na Constituição do Brasil garantia de privilégio hierárquico do tratado internacional sobre as leis do Congresso, era inevitável que a Justiça devesse garantir a autoridade da mais recente das normas, porque paritária sua estatura no ordenamento jurídico". Desta forma, as antinomias normativas devem ser solucionadas pelos princípios: *lex posterior derogat legi priori*, e *lex posterior generalis non derogat legi priori speciali*, a norma posterior geral não revoga a uma de caráter especial<sup>81</sup>.

Estamos de fato diante de um caso de lei especial, a Convenção de 1924, que regulou parte de uma lei geral<sup>82</sup>, a Parte Segunda do Código

---

<sup>81</sup> Cf. KOEHLER, Frederico Augusto Leopoldino. Hierarquia dos tratados internacionais em face do ordenamento jurídico interno: um estudo sobre a jurisprudência do STF.. Clubjus, Brasília-DF: 11 out. 2007. Disponível em: <<http://www.clubjus.com.br/?content=2.10678>>. Acesso em: 10 jan. 2010.

<sup>82</sup> "Incompatibilidade poderá surgir também no caso de disciplinar a lei nova não toda, mas parte apenas da matéria, antes regulada por outra, apresentando o aspecto de uma contradição parcial. A lei nova, entre os seus dispositivos, contém um ou mais, estatuinto diferentemente daquilo que era objeto da lei anterior. As disposições não podem coexistir, porque se contradizem, e, então, a incompatibilidade nascida dos preceitos que disciplinam diferentemente um mesmo assunto, impõe a revogação do mais antigo. Aqui é que o esforço exegético é exigido ao máximo, na pesquisa do objetivo a que o legislador visou, da intenção que o animou, da finalidade que teve em ira, para apurar se efetivamente as normas são incompatíveis, se o legislador contrariou os ditames da anterior, e, em consequência, se a lei nova não pode coexistir com a velha, pois, na falta de uma incompatibilidade entre ambas, viverão lado a lado, cada uma regulando o que especialmente lhe pertence.

Comercial. É o que dispõe o artigo 2º, § 2º da Lei de Introdução ao Código Civil Brasileiro<sup>83</sup>: a lei nova, que estabeleça disposições gerais ou especiais a par das já existentes, não revoga nem modifica a lei anterior. O resultado deste raciocínio lógico é no sentido de que possuímos um sistema duplo de limitação de responsabilidade, sendo o do Código Comercial o instituto do abandono liberatório, e o da Convenção de Bruxelas de 1924, o da limitação em função do valor do navio, fretes e acessórios.

Soma-se a esta situação o caso específico dos passageiros que, insatisfeitos com a reparação estabelecida em razão do cálculo £.8 versus arqueação, podem pleitear o complemento de sua indenização através de uma das hipóteses acima aventadas.

As convenções internacionais de relevância para o transporte de passageiros são a PAL<sup>84</sup> 1974/76/90, principalmente o Protocolo de 2002, e a Convenção Internacional sobre a Limitação das Indenizações Relativas às Reclamações Marítimas, *Convention on limitation of liability for maritime*

---

Esta coexistência não é afetada, quando o legislador vote disposições gerais a par das especiais, ou disposições especiais a par das gerais já existentes, porque umas e outras não se mostram, via de regra, incompatíveis. Não significa isto, entretanto, que uma lei geral nunca revogue uma lei especial, ou vice versa, porque nela poderá haver dispositivo incompatível com a regra especial, da mesma forma que uma lei especial pode mostrar-se incompatível com dispositivo inserto em lei geral. O que o legislador quis dizer (Lei de Introdução, art. 2º, § 2º, Projeto de Lei Geral de Aplicação das Normas, art. 4º, parág. único) foi que a generalidade dos princípios numa lei desta natureza não cria incompatibilidade com regra de caráter especial. A disposição especial irá disciplinar o caso especial, sem colidir com a normação genérica da lei geral, e, assim em harmonia poderão simultaneamente vigorar. Ao intérprete cumpre verificar, entretanto, se uma nova lei geral tem o sentido de abolir disposições preexistentes. " PEREIRA, Caio Mário da Silva. Instituições de Direito Civil. Rio de Janeiro:Forense, 1986, v.1, 9. ed., p.92.

<sup>83</sup> Brasil. Decreto-Lei nº 4.657, de 04 de setembro de 1942. LICC. "Art. 2º Não se destinando à vigência temporária, a lei terá vigor até que outra a modifique ou revogue.

§ 1º A lei posterior revoga a anterior quando expressamente o declare, quando seja com ela incompatível ou quando regule inteiramente a matéria de que tratava a lei anterior.

§ 2º A lei nova, que estabeleça disposições gerais ou especiais a par das já existentes, não revoga nem modifica a lei anterior.

§ 3º Salvo disposição em contrário, a lei revogada não se restaura por ter a lei revogadora perdido a vigência."

<sup>84</sup> PAL - *Passengers and Luggage*. Passageiros e Bagagem.

*claims* - *LLMC* 1976. Por estarmos diante de dois sistemas distintos de responsabilidade é que devemos analisar como os dois interagem.

Como dissemos anteriormente, a primeira grande tentativa de unificação das regras sobre o transporte de passageiros é representada pela Convenção de Atenas 1974 e seus protocolos de 1976 e 1990. É com base nesta primeira redação que faremos a comparação com a *LLMC*, deixando a análise do Protocolo de 2002, que reorganizou completamente a convenção original, para um capítulo próprio.

Assim sendo, temos que a *PAL* de 1974 dispõe em seu artigo 3, que o evento morte, a lesão corporal e os danos ou perda da bagagem são situações que ao acontecerem fazem surgir a responsabilidade do transportador de indenizar os prejuízos, não restringindo este direito ao passageiro.

Embora recaia sobre o passageiro o ônus de provar o montante do prejuízo sofrido; que este prejuízo ocorreu durante o período de transporte como resultado de culpa ou negligência do transportador, seus empregados ou agentes no desempenho de suas funções, em casos como naufrágio, colisão/abalroamento, encalhe, explosão ou fogo, além de defeitos do navio<sup>85</sup> esta culpa ou negligência é presumida, admitindo-se, contudo, prova em contrário. Na perda ou dano a bagagens que não estiverem na cabine a culpa ou negligência são presumidas, também admitida a prova em contrário.

Sendo o transportador responsável por indenizar os prejuízos advindos dos fatos acima descritos, a de *PAL* 1974 limitava a responsabilidade do transportador por morte ou lesões corporais a 700.000

---

<sup>85</sup> O conceito de defeito do navio foi definido pelo artigo 3 (5) (c) do Protocolo de Atenas 2002.

*francos poincaré* por transporte, de acordo com o seu artigo 1, valor substituído posteriormente para 46.666 DES por meio do Protocolo de 1976:

“Article 7 (1) The liability of the carrier for the death of or personal injury to a passenger shall in no case exceed 46,666 units of account per carriage. Where in accordance with the law of the court seized of the case damages are awarded in the form of periodical income payments, the equivalent capital value of those payments shall not exceed the said limit.”

No mesmo sentido, a LLMC de 1976 estabelece em seu artigo 7 o limite de 46.666 DES para as reclamações motivadas por morte ou lesão corporal, limite este que deve ser multiplicado pelo número de passageiros para o qual o navio é certificado, até um valor máximo de 25 milhões de DES:

“Article 7 (1). In respect of claims arising on any distinct occasion for loss of life or personal injury to passengers of a ship, the limit of liability of the shipowner thereof shall be an amount of 46,666 Units of Account multiplied by the number of passengers which the ship is authorized to carry according to the ship's certificate, but not exceeding 25 million Units of Account.”

O direito à limitação de responsabilidade está previsto em ambos os tratados, e não poderá ser invocado caso o prejuízo tenha sido causado por um ato de omissão do transportador feito com a intenção de causar este resultado, ou por imprudência e com o conhecimento de que tal perda ou dano provavelmente ocorreria. Esta é a disposição do artigo 13 da Convenção de Atenas de 1974, e do artigo 4 (*Conduct barring limitation*) da LLMC.

Segundo Griggs, a similaridade entre os institutos é apenas aparente uma vez que o cálculo da limitação, de acordo com a Convenção de Atenas de 1974, toma como base o número de passageiros que demandarem contra a companhia, sendo o risco máximo limitado ao número de passageiros efetivamente embarcados.

No caso da LLMC o limite de responsabilidade individual é calculado com base no número de passageiros que o navio é certificado para transportar, independente do número de passageiros que pleiteiem indenização.

Um outro aspecto destacado por Griggs tem relação com o fato de que a Convenção de Atenas limita a indenização a apenas uma ocorrência danosa por transporte de acordo com o seu artigo 1(8)<sup>86</sup>. Já com relação à LLMC não foi expressa nenhuma limitante quanto ao número de lesões a que o passageiro está sujeito, ao contrário, o artigo 7 (1) estabelece a obrigatoriedade de ressarcimento em *any distinct occasion*, ou seja, decorrente de quantas forem as lesões sofridas pelo passageiro.

Posteriormente, ambos os tratados tiveram seus limites de responsabilidade aumentados para 175.000 DES. A Convenção de Atenas foi emendada pelo Protocolo de 29 de março de 1990, protocolo este que nunca entrou em vigor em virtude de ter obtido apenas seis ratificações das dez que se faziam necessárias. No caso da LLMC, a convenção foi emendada pelo Protocolo de 1996, e no seu caso, além do aumento acima referido, viu-se a supressão do teto limitatório de 25 milhões de DES.

---

<sup>86</sup> 8. “transporte” cobre os seguintes períodos:

(a) em relação ao passageiro e à sua bagagem de cabine, o período durante o qual o passageiro e/ou sua bagagem de cabine estiver a bordo do navio ou durante o embarque ou desembarque, e o período durante o qual o passageiro e sua bagagem de cabine forem transportados por via marítima da terra para o navio ou vice-versa, se o custo deste transporte estiver incluído na tarifa ou se o navio utilizado para fins de transporte auxiliar tenha sido colocado à disposição do passageiro pelo transportador. No entanto, no tocante ao passageiro, o transporte não inclui o período durante o qual ele esteja em uma estação ou terminal marítimo ou em um cais ou em qualquer outra instalação portuária;

(b) em relação à bagagem de cabine, também o período durante o qual o passageiro estiver em uma estação ou terminal marítimo, em um cais, ou em qualquer outra instalação portuária, caso aquela bagagem tenha sido levada pelo transportador ou pelo seu servidor ou agente e não tenha sido devolvida ao passageiro;

(c) em relação a outra bagagem, que não seja a bagagem de cabine, o período a partir do momento em que tenha sido levada pelo transportador, ou pelo seu servidor, ou agente em terra ou a bordo até o momento em que seja devolvida pelo transportador, ou seu servidor ou agente;

O principal ponto a ser asseverado diz respeito às reclamações às quais ambas as limitações se apliquem. É o caso do passageiro que após sofrer uma ou mais lesões durante o transporte aciona a companhia marítima com base na Convenção de Atenas de 1974, ficando, contudo, insatisfeito com o máximo da indenização: 175.000 DES, referente a um evento lesão durante o período total da prestação do serviço de transporte. Deste modo, o passageiro poderia pleitear agora com base na Convenção de 1976, o ressarcimento com base no fundo global calculado à razão de 175.000 DES por número máximo de passageiros certificado.

Há, porém, que se levar em conta a vedação proposta pelo artigo 14 da Convenção de Atenas, que limita a indenização às condições da própria Convenção, e pelo artigo 19 que ressalva o direito do transportador ter sua responsabilidade limitada por outras convenções internacionais sobre o assunto.

Desta forma, embora os passageiros tenham ficados impedidos de pleitear indenizações com base em outras convenções, os transportadores poderão limitar sua responsabilidade ao valor máximo fixado pela LLMC.

A esta situação somaram-se as novas disposições da PAL de 2002, que ao alterar profundamente o texto original elevando os valores limites de responsabilidade a níveis muito superiores ao da PAL de 1990, tornou praticamente certo que as companhias façam uso do artigo 19, que foi mantido na redação da PAL de 2002, limitando sua responsabilidade de acordo com o que estudamos anteriormente.

Por estas razões é que dedicaremos o próximo capítulo ao estudo exclusivo da **Convenção de Atenas relativa ao transporte de passageiros e suas bagagens por via marítima, 2002.**

## CAPÍTULO 3

### A CONVENÇÃO DE ATENAS

#### 3.1 Introdução

A Convenção de Atenas de 1974 foi criada para consolidar e harmonizar duas Convenções de Bruxelas<sup>87</sup> anteriores que tratavam da questão dos passageiros e suas bagagens, adotadas nos anos de 1961 e 1967, respectivamente.

O texto estabeleceu um regime de responsabilidade por danos sofridos pelos passageiros transportados em viagens marítimas. Ela declarou o transportador responsável por danos ou perdas sofridas pelos passageiros se o acidente causador do dano ocorrer no curso do transporte e for devido à culpa ou negligência do transportador.

Contudo, a menos que o transportador aja com a intenção de causar aquele dano, ou de forma imprudente e consciente que este dano poderia ocorrer, ele pode ter limitada esta indenização. Por morte do, ou lesões corporais ao passageiro este limite de responsabilidade era fixado em 46.666 DES (Direitos Especiais de Saque), cerca de US\$61.100,00 em cada ocasião distinta.

---

<sup>87</sup> A Convenção de Bruxelas (1961) teve como principais pontos : a imposição ao transportador do dever de agir com devida diligência para manter a navegabilidade; definir a existência da culpa presumida do transportador no caso de morte e lesões advindas de naufrágio, colisão, abalroamento, explosão ou incêndio (nestas hipóteses há apenas uma presunção “juris tantum”, podendo ser elidida por prova em contrário. Nos demais casos o passageiro deve provar culpa do transportador, que pode exonerar-se no caso de culpa ou negligência do passageiro); e o estabelecimento de um limite responsabilização de 250.000 francos poincaré (similar à Convenção de Varsóvia de 1929). Já a Convenção de Bruxelas (1967) têm como objeto principal a fixação da responsabilidade no transporte de bagagens, matéria não abrangida pela Convenção de 1961.

Até que ponto a perda ou dano à bagagem está coberta pode variar de acordo com o limite de responsabilidade do transportador, dependendo se do transportador a perda ou dano ocorrer à bagagem de cabine, ao veículo e às bagagens nele transportado, ou em relação a outras bagagens.

A Convenção entrou em vigor em 1987 e até o momento são 34 os Estados contratantes.

### 3.2 O Protocolo de 1976

O texto do protocolo de 1976 foi adotado em 19 de novembro de 1976, tendo entrado em vigor em 30 de abril de 1989.

A principal inovação introduzida foi substituir o “*franco poincaré*”, baseado na cotação oficial do ouro e utilizado como unidade de valor pela Convenção de 1974, pelos Direitos Especiais de Saque (DES)<sup>88</sup>.

Até a presente data 27 Estados ratificaram o protocolo.

---

<sup>88</sup> Os Direitos Especiais de Saque, conhecidos também pela sigla DES, em inglês Special Drawing Rights (SDR), que constituem um numerário depositado em uma conta especial junto ao Fundo Monetário Internacional, onde os países membros podem buscar suplementos para as reservas oficiais existentes (16:13). Surgiram em 1971, quando os EUA deliberaram unilateralmente deixar a paridade-ouro, permitindo a flutuação livre do dólar. Voltaram-se tais direitos ao atendimento das necessidades de dez Estados membros do Fundo – Alemanha, Bélgica, Canadá, EUA, França, Holanda, Itália, Japão, Reino Unido e Suécia (21: 199). **Para um entendimento jurídico das relações entre o Brasil e os credores estrangeiros – O rompimento com o fundo monetário internacional.** Ricardo Antônio Lucas Camargo. Disponível em:

<[http://www.fbde.org.br/artigos/ricardo\\_para%20um%20entendimento%20juridico%20das%20relacoes%20entre%20o%20brasil%20e%20os%20credores%20estrangeiros%20o%20rompimento%20com%20o%20fmi.htm](http://www.fbde.org.br/artigos/ricardo_para%20um%20entendimento%20juridico%20das%20relacoes%20entre%20o%20brasil%20e%20os%20credores%20estrangeiros%20o%20rompimento%20com%20o%20fmi.htm)>

Acesso em: 14 out 2009.

### **3.2. O Protocolo de 1990**

O objetivo principal deste Protocolo era aumentar o montante da compensação para eventos de morte ou lesão para 175.000 DES - cerca de US\$ 224.000. Outros limites eram de 1.800 DES - cerca de US\$ 2.300, por perda ou dano à bagagem de cabine, e 10.000 DES - cerca de US\$ 12.800, para perdas ou danos em veículos. Em seu artigo VIII, o Protocolo previa um procedimento para aceitação tácita para emendar os valores.

O Protocolo de 1990 teve seu texto adotado em 29 de março de 1990. Sua entrada em vigor dependia da ratificação por 10 Estados, o que nunca ocorreu. O Protocolo de 2002 acabou substituindo-o, mediante um sistema de denúncia.

### **3.3. O Protocolo de 2002**

#### **3.3.1. A Conferência para Revisão da Convenção de Atenas**

A Conferência Internacional para a Revisão da Convenção de Atenas relacionada ao Transporte de Passageiros e suas Bagagens por Mar foi aberta no dia 21 de outubro de 2002 com a participação dos Representantes de 71 Estados. Um Estado, um Membro Associado<sup>89</sup> à OMI, três organizações intergovernamentais e 18 não-governamentais enviaram observadores.

---

<sup>89</sup> No seu primeiro ano, os novos membros que entra na OMI como membros associados Comissão os quais gozam de todos os privilégios dos membros efetivos, com exceção do direito de voto e nem ter status de autoridade. Contudo, sua candidatura para membro votante será submetida quando da realização da próxima Assembléia Geral.

### **3.3.2. Participação do Brasil e a Comissão Coordenadora dos Assuntos da IMO (CCA-IMO)**

O Brasil, como Estado Parte, participou da Conferência por meio da Comissão Coordenadora dos Assuntos da IMO (CCA-IMO).

A CCA-IMO fora instituída pela Portaria Interministerial nº 367, de 18 de dezembro de 1998 para colaborar com a Organização Marítima Internacional (IMO) no intuito de promover a cooperação entre os países para a regulamentação governamental e a resolução de questões práticas e técnicas que afetem a segurança da navegação e da conservação do meio ambiente marinho, tendo em vista a necessidade de uma participação efetiva do Brasil na OMI, além de promover a internalização das diretrizes e procedimentos para o transporte marítimo internacional adotados pela OMI.

### **3.3.3. Os Resultados da Conferência**

Emendas à Convenção de Atenas Relativa ao Transporte de Passageiros e suas Bagagens por Mar, 1974 foram adotadas durante a Conferência Diplomática em Londres tornando norma internacional a cobertura através de seguro obrigatório dos passageiros dos navios, além de aumentar os limites de responsabilidade. Estas emendas à Convenção de 1974 foram incluídas no Protocolo 2002.

Os limites de responsabilidade originais de 1974 não eram mais adequados para os interesses internacionais. Esta falha não foi sanada pelo Protocolo de 1990, o que talvez explique a baixa adesão ao documento, que conta atualmente com apenas sete ratificações. O protocolo também não mencionou a necessidade desta compensação para morte e lesões corporais para todos os passageiros transportados por mar.

Assim, o novo instrumento inova ao prever uma indenização adequada no caso de reclamações relacionadas à morte e/ou lesões corporais, bem como a danos infringidos a bagagens e veículos.

Como tradicionalmente ocorre com as convenções da OMI, o resultado final é a criação de um regime internacional ao qual ficará sujeita a indústria da navegação, regime este que pode ser inclusive aplicado internamente se os Estados assim o quiserem.

Os mais de 70 Estados presentes à Conferência puderam debater diferentes pontos de vista sobre qual seria a indenização adequada. Algumas delegações propuseram até limites maiores sem, contudo, obterem o apoio necessário para vê-los aprovados. Por fim, foi alcançado um consenso sobre um pacote de medidas a serem adotadas, de modo a equilibrar questões comerciais relativas aos seguros e a necessidade de cobertura.

Além de aumentar os limites de responsabilidade para as reclamações propostas pelos passageiros, o Protocolo de 2002 também introduziu outros mecanismos para auxiliar os passageiros a obter as indenizações, baseados em princípios já existentes, aplicáveis aos regimes de responsabilidade e compensação por poluição ambiental. Estes incluem substituir o sistema de responsabilidade baseado na culpa por sistema de responsabilidade objetiva relacionada a incidentes de navegação, apoiado pelo requisito de que o transportador contrate um seguro obrigatório para cobertura destas potenciais reclamações.

Os limites contidos no Protocolo fixam um limite máximo, dando autoridade legal – mas não obrigando, para que os tribunais dos Estados definam indenizações por morte, lesões ou danos superiores a estes limites.

O Protocolo também inclui uma cláusula de "*opt-out*", que permite aos Estados-Parte manter ou aumentar os limites de responsabilidade - ou até

mesmo tornar a responsabilidade ilimitada, para os transportadores sujeitos à sua jurisdição.

A Conferência adotou ainda três resoluções que abordam a participação de organizações regionais que pelo texto aprovado podem se tornar partes; a contratação de navios sob o regime de casco-nú; e a criação de sistema de referência para boas práticas quanto à responsabilidade dos transportadores:

### **3.3.3.1 Resolução 1 da Conferência: Organizações Regionais de Integração Econômica**

Com base na autorização dada pelo Protocolo de 2002, as Organizações Regionais de Integração Econômica e seus Estados soberanos podem se tornar partes do Protocolo, a Resolução 1 reconhece que os Estados poderão, no futuro, passar a fazer parte de organizações regionais para as quais podem transferir poderes e funções oriundas de tratados, exercitando-os de maneira compartilhada. A resolução solicita à OMI que leve a cabo um estudo sobre o assunto, e, entendendo haver necessidade, que desenvolva os dispositivos apropriados para que possam compor novos tratados ou emendar os existentes, se necessário.

### **3.3.3.2. Resolução 2 da Conferência: Certificados de Seguro ou outras formas de garantia financeira e os navios que arvoram pavilhões de um Estado registrados sob contrato de fretamento do tipo casco-nú (bareboat)**

A resolução diz respeito ao fato de que diversos Estados permitem que navios afretados a casco-nú, condição em que os afretadores assumem todos os deveres e responsabilidades como se fossem verdadeiros

proprietários da embarcação para operá-la, enquanto que a propriedade e seus encargos continuam registrados em outro Estado que, durante este período, suspende o direito do navio arvorar sua bandeira.

Desta forma, entendeu-se que a Organização deve promover estudos sobre a emissão dos certificados de seguro ou outra garantia financeira nestes casos, e caso haja necessidade estabeleça diretrizes sobre o tema.

#### **3.3.3.3. Resolução 3 da Conferência: Manual de boas práticas quanto à responsabilidade dos transportadores**

A Organização é instada a desenvolver diretrizes sobre o fornecimento de seguro ou garantia financeira para indenização para reclamações por morte ou lesão corporal de passageiros, que irão estabelecer um manual de boas práticas para garantir que todos os transportadores tomem providências para manter seguro total ou garantia financeira que faça frente ao nível máximo de garantia estabelecido no Protocolo.

O Protocolo entra em vigor doze meses após a data em que 10 Estados Membros tenham assinado sem reserva quanto à ratificação, aceitação ou aprovação, ou tenham depositado instrumentos de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão com o Secretário-Geral.

### **3.4. A Convenção de Atenas relativa ao transporte de passageiros e suas bagagens por via marítima, 2002**

O Protocolo de 2002 nos seu artigo 15, parágrafo 3, determinou que os artigos 1 ao 22 da Convenção de Atenas de 1974 fossem revistos pelo protocolo, em conjunto com as cláusulas finais do protocolo – artigos 17 a 25, constituindo assim um novo instrumento conhecido como Convenção de Atenas relativa ao transporte de passageiros e suas bagagens por via marítima, 2002.

Todos os Estados que desejem se submeter a este texto consolidado deverão, nos termos do parágrafo 5 do artigo 17, denunciar a Convenção de Atenas de 1974, e os Protocolos de 1976 e 1990.

Assim, ao obrigar-se perante o Protocolo, um Estado torna-o aplicável a qualquer **transporte marítimo internacional**: por navios que arvoem sua bandeira ou que nele estejam registrados; fundado em contratos de transporte nele assinados; ou que tenham como local de partida ou destino Estado Parte.

O Estado Parte poderá no momento da assinatura, ratificação, aceitação, aprovação ou adesão da Convenção, declarar por escrito que ela não será aplicada quando o passageiro e o transportador que forem súditos ou cidadãos daquele Estado contratante, podendo, contudo, revogá-la a qualquer momento através de uma notificação por escrito ao Secretário-Geral da Organização.

A Convenção se aplicará ainda ao transporte comercial realizado por Estados ou Autoridades Públicas sob contratos de transporte de acordo com as definições contidas na norma.

Não obstante às estas disposições a Convenção não se aplicará quando o transporte estiver sujeito a um regime civil de responsabilidade de acordo com as disposições de qualquer outra convenção internacional relativa ao transporte de passageiros ou de bagagens por outro modal de transporte, desde que aquelas disposições sejam de aplicação obrigatória ao transporte por via marítima.

### 3.4.1. Transportador

A Convenção de Atenas trazia em seu texto original dois tipos de transportadores: o transportador e o transportador executante. No Protocolo de 2002 o artigo 1, parágrafo 1, foi modificado incluindo-se a figura do “*transportador que realiza de fato todo ou parte do transporte*”.

Assim, o transportador ou *carrier* segue definido como:

*” aquele por quem ou em nome de quem foi celebrado um contrato, independente do transporte ser de fato feito por tal pessoa ou por um transportador executante”; enquanto o transportador executante ou performing carrier “não significa o transportador propriamente dito, mas o armador, afretador ou o operador do navio que realiza de fato todo ou parte do transporte”.*

O novo tipo de transportador adicionado pelo Protocolo de 2002 define o “transportador que realiza de fato todo ou parte do transporte”, ou seja, “*o transportador executante, ou, no caso de ser o transportador quem de fato realiza o transporte, o próprio transportador*”.

Aparentemente o novo texto é apenas redundante à perfeita definição contida na Convenção 1974, contudo, devemos levar em conta que o objetivo final que o protocolo visa atingir é o de estabelecer um sistema

indenizatório para o caso de morte, lesões corporais e danos, verificável através da emissão dos respectivos certificados de seguro.

Por este prisma, vislumbra-se a vontade das delegações de proteger os interesses dos reclamantes que buscarem reparações através dos instrumentos contidos no Protocolo. Isto se dá pelo fato de que existe uma mesma lógica a reger os contratos de fretamento dos navios de passageiro e os navios de carga.

Como analisado no capítulo 1, no contrato de fretamento temos uma das partes contratantes (fretador) que disponibiliza o navio, ou parte dele, para fins de navegação marítima a outra parte contratante (afretador), mediante retribuição pecuniária denominada frete<sup>90</sup>.

Os mesmos contratos de fretamento utilizados no setor da navegação de carga estão presentes no transporte de passageiros: *time charter party*, *voyager charter party*, *bareboat charter party*.

Sempre que analisamos estes contratos de fretamento devemos enfrentar questões relacionadas à identificação das partes destes contratos, à forma com se dá a exploração deste contrato, as obrigações dos fretadores e afretadores<sup>91</sup>.

Quanto às partes envolvidas, temos a figura do proprietário que é a pessoa física ou jurídica em nome de quem a propriedade da embarcação é inscrita na autoridade marítima (*head owner*, *ship-owner*, armador original);

Por outro lado, o armador é a pessoa que exerce a titularidade da função náutica, respondendo pela gestão náutica independente de ser ou não o

---

<sup>90</sup> No contrato de fretamento a prestação pecuniária é chamada de *hire*, ou frete-fretamento, diversa da contraprestação devida no contrato de transporte, conhecida como *freight*, ou frete-transporte.

<sup>91</sup> OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. Curso de Direito Marítimo. v.1 e 2 2ª.ed.,Barueri, Manole, 2005.passim.

proprietário do navio. No caso do fretamento à casco-nú o afretador adquire a figura do armador disponente (*disponent owner*), armador-beneficiário ou ainda armador *pro hac vice* (na ocasião).

O afretador pode ser uma empresa de navegação ou uma pessoa física, contudo, interessa ao estudo aqui desenvolvido a análise das operadoras de turismo, que disponibilizarão ao mercado um produto como os cruzeiros marítimos.

Analisando como se dá a exploração destes contratos de fretamento temos uma primeira figura que é a da gestão náutica, ou seja, a relativa ao equipamento e armação do navio, salários da tripulação, manutenção do navio, custo de reparos e seguros. Já a gestão comercial diz respeito ao aprovisionamento da máquina, assuntos relativos à carga, fechamento de contratos de afretamento, despesas em escalas.

Assim, um bilhete sendo vendido por uma operadora de turismo pode ser resultado de um contrato de fretamento *bareboat* no qual a empresa realiza a gestão náutica e comercial, ou um contrato de fretamento por tempo ou por viagem, ou ainda um outro contrato qualquer como uma *join-venture*, caso em que, teoricamente, a gestão náutica está a cargo do proprietário ou de um armador contratado, enquanto que a gestão comercial no sentido da criação e venda de um produto “viagem” está a cargo de empresas de turismo<sup>92</sup>.

---

<sup>92</sup> As operadoras de turismo podem constituir agências marítimas agindo como mandatários dos armadores de cruzeiro: "Agentes. Antigamente, quando um navio atracava a um porto, era o capitão encarregado de providenciar o desembarque das mercadorias e de entregá-las ao destinatário, recebendo os fretes ainda não pagos. Com o desenvolvimento da navegação marítima verificou-se o prejuízo que esse expediente traria com a demora prolongada do navio no porto. Assim, para evitar esses inconvenientes e a fim de permanecerem os navios no porto o menor tempo possível, tanto quanto o necessário para o embarque e desembarque de carga, as companhias que fazem serviços de linhas regulares de navegação mantêm nos portos agentes especiais, que são seus prepostos, verdadeiros empregados, sujeitos às regras comuns do contrato de trabalho e que se destinam a substituir o capitão no encargo de entregar aos destinatários e de receber os fretes e providenciar os fretamentos ." LACERDA, José C. Sampaio de. Curso de direito privado da navegação. v.1 - Direito Marítimo. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 1974. p. 144/145

Assim, pela lógica do parágrafo 1, todas estas figuras estariam abrangidas no conceito de transportador executante, que seria responsável mesmo que o transportador que realiza de fato todo ou parte do transporte seja outro.

O parágrafo 2, do artigo 1 ao definir o contrato de transporte como sendo “um contrato feito por ou em nome de um transportador para o transporte por via marítima de um passageiro ou de um passageiro e sua bagagem, conforme seja o caso” evidencia o problema exposto, uma vez que muitas operadoras de turismo simplesmente disponibilizam os auto – intitulados “Contratos de Venda de Cruzeiros Marítimos”, ou contratos de intermediação, nos quais não as companhias de navegação na figuram.

O “navio” é definido apenas como *“uma embarcação marítima, excluindo veículos com colchão de ar”*.

#### **3.4.2. O Passageiro, suas bagagens e os veículos**

O Protocolo manteve inalteradas as definições aqui contidas. Assim, o texto convencional mantém o conceito de passageiro como sendo:

*“qualquer pessoa transportada em um navio, sob um contrato de transporte, ou quem, com o consentimento do transportador, esteja acompanhando um veículo ou animais vivos cobertos por um contrato de transporte de mercadorias não reguladas pela Convenção”;*

Com relação às bagagens vemos uma divisão entre bagagem e bagagem de cabine, de modo que *“Bagagem significa qualquer artigo ou veículo transportado pelo transportador sob um contrato de transporte”*

---

excluindo: artigos e veículos transportados por um afretador, documento de embarque de carga ou outro contrato cobrindo principalmente o transporte de mercadorias, e animais vivos.

Já a definição de bagagem de cabine irá abranger “*a bagagem que o passageiro tenha em sua cabine ou da qual esteja de posse ou que esteja sob sua guarda ou controle*”. Estão incluídas neste conceito as bagagens que o passageiro tenha dentro ou sobre seu veículo, exceto para os fins de aplicação do parágrafo 8 do artigo – períodos de cobertura do transporte, e do artigo 8 – Limite de responsabilidade por perda ou dano à bagagem ou a veículo.

A responsabilidade relativa à “*perda ou dano à bagagem*” abrangerá o prejuízo patrimonial pela não devolução desta em prazo de tempo razoável, o que, aparentemente, não poderia ultrapassar o fim das operações de embarque e/ou desembarque. Embora citada como excludente, a ocorrência de “litígios trabalhistas”, implicaria na responsabilização do terminal portuário que, simplesmente é fornecedor de serviços das companhias ou a elas pertence, de modo que entendo inafastável a responsabilização do transportador.

### **3.4.3 O Transporte**

A norma estabelece que o “transporte” engloba para o passageiro e à sua bagagem de cabine:

*”o período durante o qual o passageiro e/ou sua bagagem de cabine estiver a bordo do navio ou durante o embarque ou desembarque, e o período durante o qual o passageiro e sua bagagem de cabine forem transportados por via marítima da terra para o navio ou vice-versa, se o custo deste transporte estiver incluído na tarifa ou se o navio utilizado para fins de*

*transporte auxiliar tenha sido colocado à disposição do passageiro pelo transportador. No entanto, no tocante ao passageiro, o transporte não inclui o período durante o qual ele esteja em uma estação ou terminal marítimo ou em um cais ou em qualquer outra instalação portuária”.*

A responsabilidade objetiva do transportador pelo embarque e desembarque da bagagem de cabine, é tratada de forma pelo parágrafo 8, (b), do Artigo 1 da Convenção e abrange:

*“também o período durante o qual o passageiro estiver em uma estação ou terminal marítimo, em um cais, ou em qualquer outra instalação portuária, caso aquela bagagem tenha sido levada pelo transportador ou pelo seu servidor ou agente e não tenha sido devolvida ao passageiro”.*

Com relação às outras bagagens tem-se cristalizada a idéia de que a responsabilidade inicia-se com a transferência da posse da bagagem “*em terra ou a bordo*” para os cuidados do transportador, o que pode se consubstanciar, por exemplo, na guarda de jóias.

O Protocolo define no seu parágrafo 9 o “transporte internacional” como sendo:

*“qualquer transporte no qual, de acordo com o contrato de transporte, o local de partida e o local de destino estejam situados em dois Estados diferentes, ou em um único Estado se, de acordo com o contrato de transporte ou com o roteiro de viagem, haja uma escala em um porto intermediário em um outro Estado”.*

A Convenção se aplica a qualquer transporte internacional se o navio estiver arvorando a bandeira, ou estiver registrado em um Estado Parte desta Convenção, ou o contrato de transporte tiver sido celebrado em um Estado Parte da Convenção, ou o local de partida ou de destino, de acordo com o contrato de transporte, estiver localizado em um Estado Parte da Convenção.

#### 3.4.4. Responsabilidade do Transportador

Embora a Convenção de 1974 estipulasse em seu artigo 7 que a limitação de responsabilidade se dava *por transporte* o Protocolo definiu a limitação de responsabilidade do transportador *por incidente*, a fim de harmonizá-la com o sistema da Convenção Internacional sobre a Limitação das Indenizações Relativas às Reclamações Marítimas - LLMC (artigo 7<sup>93</sup>). A limitação *por incidente* foi incorporada aos limites estipulados nos artigos 3, 4bis e 7 mas não aos limites estabelecidos com respeito às bagagens do artigo 8 da Convenção, que manteve a limitação *por transporte*.

Com base neste entendimento utilizou-se a expressão “*em cada ocasião distinta*” conforme aparece disposta na LLMC, para também harmonizá-la<sup>94</sup> nas convenções.

---

<sup>93</sup> LLMC - Article 7 - The limit for passenger claims. 1. In respect of claims arising on **any distinct occasion** for loss of life or personal injury to passengers of a ship, the limit of liability of the shipowner thereof shall be an amount of 46,666 Units of Account multiplied by the number of passengers which the ship is authorized to carry according to the ship's certificate, but not exceeding 25 million Units of Account. 2. For the purpose of this Article "claims for loss of life or personal injury to passengers of a ship" shall mean any such claims brought by or on behalf of any person carried in that ship: (a) under a contract of passenger carriage, or (b) who, with the consent of the carrier, is accompanying a vehicle or live animals which are covered by a contract for the carriage of goods.

<sup>94</sup> De acordo com o artigo 19 da Convenção de Atenas: “Esta Convenção não deverá alterar os direitos ou deveres do transportador, do transportador executante e de seus servidores ou agentes previstos em convenções internacionais relativas à limitação de responsabilidade dos armadores de embarcações marítimas”.

A Convenção em seu Artigo 3, ao tratar da responsabilidade do transportador, estabeleceu uma divisão entre perdas originadas por incidentes de navegação e aquelas advindas da negligência dos transportadores. Em síntese temos que todo e qualquer incidente de navegação gera a presunção de culpa do transportador, enquanto a negligência dos transportadores deverá ser provada:

#### INCIDENTE DE NAVEGAÇÃO

*“1. O transportador será responsável pelas perdas originadas por morte ou lesão corporal de um passageiro **causadas por um incidente de navegação**, na medida em que tais perdas não excedam 250.000 unidades monetárias<sup>95</sup> por tal passageiro **em cada ocasião distinta**, a menos que o transportador prove que o incidente (a) resultou de um ato de guerra, hostilidade, guerra civil, insurreição ou de um fenômeno de caráter excepcional, inevitável e irresistível, ou (b) que foi totalmente causado por um ato ou omissão intencional de terceiros.*

---

<sup>95</sup> (DES) Artigo 9 - **Unidade monetária e conversão**. 1.A Unidade monetária mencionada nesta Convenção é o Direito Especial de Saque, conforme definido pelo Fundo Monetário Internacional. As quantias mencionadas no parágrafo 1 do Artigo 3, no parágrafo 1 do Artigo 4bis, no parágrafo 1 do Artigo 7, e no Artigo 8 serão convertidas na moeda nacional do Estado do tribunal com jurisdição sobre o caso, com base no valor daquela moeda em relação ao Direito Especial de Saque, na data do julgamento ou em data acordada pelas partes. O valor da moeda nacional, em Direito Especial de Saque, de um Estado Parte que seja membro do Fundo Monetário Internacional, será calculado de acordo com o método de avaliação do Fundo Monetário Internacional em vigor na data em questão, aplicado a suas operações e transações. O valor da moeda nacional, em Direito Especial de Saque, de um Estado Parte que não seja membro do Fundo Monetário Internacional, será calculado conforme determinar aquele Estado Parte. 2.Não obstante, um Estado que não seja membro do Fundo Monetário Internacional e cuja legislação não permita a aplicação das disposições do parágrafo 1, poderá, por ocasião da ratificação, aceitação, aprovação ou adesão a esta Convenção ou em qualquer ocasião posterior, declarar que a Unidade monetária a que se refere o parágrafo 1 será equivalente a 15 francos-ouro. O franco-ouro referido neste parágrafo corresponde a sessenta e cinco e meio miligrama de ouro com teor de pureza novecentos. A conversão do franco-ouro na moeda nacional deverá ser feita de acordo com a legislação do Estado em questão. 3.O cálculo mencionado na última frase do parágrafo 1, e a conversão mencionada no parágrafo 2 serão feitos de tal forma que, na medida do possível, expressem na moeda nacional dos Estados Partes o mesmo valor real para as quantias referidas no parágrafo 1 do Artigo 3, no parágrafo 1 do Artigo 4bis, no parágrafo 1 do Artigo 7 e no Artigo 8, que resultaria da aplicação das três primeiras frases do parágrafo 1. Os Estados comunicarão ao Secretário-Geral o método de cálculo de acordo com o parágrafo 1, ou o resultado da conversão no parágrafo 2, conforme o caso, no momento do depósito do instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão a esta Convenção e quando houver alteração em qualquer deles.

*Se e quando as perdas excederem o limite<sup>96</sup> acima, o transportador será adicionalmente responsabilizado, a menos que o transportador prove que o incidente causador das perdas ocorreu sem falta ou negligência do transportador” (grifei).*

## **NEGLIGÊNCIA DO TRANSPORTADOR**

*“2. O transportador será responsável pelas perdas originadas por morte ou lesões corporais de um passageiro não causadas por um incidente de navegação, se o incidente que originou a perda tiver ocorrido por falta ou negligência do transportador. O ônus da prova de falta ou negligência recairá sobre o reclamante”.*

Quanto às bagagens temos que a responsabilidade sempre decorre da negligência do transportador. No caso das bagagens de cabine que estão sob domínio do passageiro, é necessário que este faça prova desta negligência. No caso das bagagens que não as de cabine, o fato das mesmas estarem sob a guarda do transportador lhe transfere o ônus de provar “*que o incidente causador da perda ocorreu sem sua falta ou negligência*”.

Para os fins de se apurar a responsabilidade do transportador de acordo com o Artigo 3 é considerado incidente de navegação o afundamento, emborcamento, colisão ou encalhe do navio, explosão ou incêndio no navio, ou um defeito no navio. A falta ou negligência do transportador inclui a falta ou negligência dos servidores<sup>97</sup> do transportador, no desempenho das funções de seu emprego.

---

<sup>96</sup> Vide limite por morte ou leão corporal, artigo 7, parágrafo 1.

<sup>97</sup> Segundo dispõe o artigo 11 da Convenção que trata das **defesas e limites para os servidores dos transportadores**: *Caso seja impetrada uma ação judicial contra um servidor ou um agente do transportador ou do transportador executante proveniente de danos cobertos por esta Convenção, tal servidor ou agente, caso prove que esteja agindo no âmbito de seu trabalho terá o direito de invocar as defesas e os limites de responsabilidade que o transportador ou o transportador executante têm direito de invocar de acordo com esta Convenção.*

#### 3.4.4.1. Defeito do Navio

Durante a 83ª Seção do Comitê Legal, questionou-se se o conceito de *defeito do navio* deveria estar inserido no de *incidente relacionado com a navegação* que figurava no artigo 3, parágrafo 5 do projeto de protocolo, ou se deveria ter uma definição própria. Neste contexto o Comitê examinou uma proposta<sup>98</sup> apresentada pelos Estados Unidos segundo a qual a falta de uma definição possibilitaria que os Estados contratantes criassem suas próprias interpretações para o termo, o que poderia gerar dúvidas se determinados incidentes eram relacionados ou não com a navegação.

Na opinião da maioria das delegações, o fato da expressão *defeito do navio* constar na Convenção original sem a respectiva definição, tornava necessária a sua inclusão no protocolo de 2002.

Esta necessidade se deveu ao fato de que havia sido incluído no protocolo o conceito de responsabilidade objetiva com respeito aos incidentes relacionados com a navegação. Portanto, não se incluir a definição de “*defeito no navio*” tornaria obscura a distinção entre incidentes relacionados com a navegação e os incidentes não relacionados com a navegação.

Ainda, a falta de uma definição para *defeito do navio* e o surgimento de diferentes interpretações em cada jurisdição competente poderia afetar adversamente a disponibilização de coberturas adequadas de seguro e resseguro.

---

<sup>98</sup> LEG 83/4/8, parágrafo 8.

O Comitê decidiu encarregar um grupo de trabalho reduzido para redigir uma definição. Como resultado de suas deliberações o Comitê examinou a seguinte definição, publicada no documento LEG 83/WP.2:

*“Por “defeito do navio” se entende qualquer funcionamento defeituoso ou falha em uma parte do navio o de seu equipamento usado para o abandono, embarque e desembarque dos passageiros, ou que se utiliza para propulsão, governo, navegação segura, amarração, fundeio, chegada ou saída de um ponto de atracação ou fundeio, ou para controle de alagamento, para a estabilidade ou o funcionamento dos guindastes dos botes salva-vidas.”*

A princípio, o Comitê se mostrou de acordo, com a definição proposta, porém entendeu que eram necessários estudos mais aprofundados sobre a definição do que seria o *“defect in the ship”* de modo que houvesse uma nítida distinção entre equipamentos de “hotelaria” e equipamentos relacionados à “navegação”. Deveriam ser solucionados, por exemplo, os enquadramentos de sistemas como *sprinklers* e de combate a incêndios.

O texto final adotado do Protocolo de 2002 define “defeito no navio” como sendo “qualquer mau funcionamento, falha ou o não cumprimento das regras de segurança aplicáveis com relação a qualquer parte do navio ou de seu equipamento quando utilizado no escape, evacuação, embarque e desembarque de passageiros; ou quando utilizado para propulsão, governo, navegação segura, amarração, fundeio, chegada ou saída de um ponto de atracação ou fundeio, ou controle de avaria após alagamento; ou quando utilizado para o lançamento de equipamentos salva-vidas”.

#### 3.4.4.2. Simples angústia emocional e danos punitivos<sup>99</sup>

No curso dos trabalhos desenvolvimento do texto do Protocolo, a *International Chamber of Shipping* - ICS, propôs que a simples angústia emocional fosse excluída do conceito de lesões corporais, e a não aplicação dos danos punitivos ou exemplares no âmbito da Convenção. A aceitação destas propostas levaria a uma harmonização do instrumento com a Convenção de Montreal.

O Comitê acordou em manter o conceito da simples angústia emocional no projeto de texto. Com referência ao conceito de danos punitivos ou exemplares, levou-se em conta que qualquer limite poderia ser introduzido com facilidade através de legislação nacional e que a sua incorporação ao texto não era necessária.

Afinal prevaleceu a idéia da ICS, de forma que o parágrafo 5, “d”, do artigo 3, determina que a “perda” não incluiu danos punitivos ou exemplares, e o conceito da simples angústia emocional foi excluído.

---

<sup>99</sup> A cartilha da doutrina do "punitive damage" é simples e bastante eficaz. Segundo suas letras, o causador do injusto, dos danos materiais e especialmente morais, tem de ser efetivamente punido. A título de punição ou a título exemplar, a "exemplary damage", o fato é que o causador do dano não pode passar impune por sua conduta ilícita. Pune-se com rigor o causador do dano, sendo esta punição, aquilatada em dinheiro, diretamente voltada à vítima (nada mais justo, de sublinhar). Em alguns casos, além da vítima, instituições de caridade podem ser premiadas com a punição do ofensor. CREMONEZE, Paulo Henrique. A introdução da doutrina norte-americana do "punitive damage" no sistema jurídico brasileiro para a avaliação das indenizações por danos morais . Jus Navigandi, Teresina, ano 7, n. 60, nov. 2002. Disponível em:

<<http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=3467>>. Acesso em: 28 abr 2009

#### **3.4.4.3. O Ônus da Prova nas reclamações por lesão corporal resultantes de “*non-shipping*” incidentes**

Embora o texto do Protocolo tenha mantido o ônus da prova com os reclamantes, muito se discutiu sobre a possibilidade deste ônus recair sobre o proprietário do navio - inclusive no caso de incidentes não relacionados à navegação, o que conferiria mais agilidade ao processo compensatório, face à mobilidade dos navios e a natureza internacional do transporte marítimo.

Não obstante a coerência desta linha de argumentação, a lógica que foi estabelecida na Convenção é a de que existindo um limite para a responsabilização objetiva do transportador pela morte e lesões corporais de passageiros no caso de incidentes relacionados à navegação, caso este limite seja superado haverá a inversão do ônus da prova, devendo o reclamante provar culpa ou a negligência deste transportador.

Isto se deve ao fato de que é extremamente difícil para o transportador conseguir afastar a presunção de culpa nos incidentes não relacionados com a navegação, o que poderia gerar impactos no setor de seguros na indústria da navegação, especialmente à capacidade indenizatória do sistema de seguros e resseguros.

Argumentou-se durante os trabalhos da conferência, que a imposição de uma responsabilidade objetiva para os incidentes não relacionados com a navegação imporia uma maior responsabilidade sobre os transportadores, em comparação com o nível de responsabilidade que se impõe sobre o setor terrestre.

A combinação da inversão do ônus da prova para o transportador nos incidentes não relacionados à navegação e a ampliação do prazo de prescrição traria como resultado uma situação inaceitável para o transportador o que impossibilitaria sua defesa.

O direito de recurso do transportador contra terceiros, ou a defesa por parcela de negligência contribuída<sup>100</sup> são direitos garantidos na Convenção.

#### **3.4.5. Responsabilidade do Transportador executante**

De acordo com o Artigo 4, inciso 1 da Convenção:

*“Caso a execução do transporte marítimo internacional ou parte dele ser transferida a um transportador executante, o transportador continuará sendo responsável por todo o transporte”.*

Ainda assim, o transportador executante permanece sujeito aos direitos e obrigações oriundos da parte do transporte por ele executada.

Desta forma, o transportador permanece responsável pelos atos e omissões deste transportador executante e/ou de seus servidores e agentes que estejam agindo no âmbito de seu trabalho.

Por outro lado, a assunção de obrigações suplementares às impostas pela Convenção, bem como a renúncia dos direitos por ela conferidos, afetará o transportador executante *“somente se expressamente acordado por ele por escrito”*, nos termos do parágrafo 3 do mesmo artigo.

A responsabilidade será conjunta e solidária *“na medida em que tanto o transportador quanto o transportador executante”* permanecem responsáveis pela totalidade ou por parte do transporte. Contudo, é

---

<sup>100</sup> **Artigo 6 da Convenção - Parcela de falta contribuída.** *“Se o transportador provar que a morte ou lesão corporal de um passageiro ou que a perda ou dano a sua bagagem foi causada ou contribuída pela falta ou negligência do passageiro, o tribunal com competência para julgar o caso poderá exonerar o transportador de toda ou parte de sua responsabilidade, de acordo com as disposições da lei daquele tribunal”.*

assegurado o direito a recurso entre o transportador e o transportador executante (parágrafos 4 e 5).

### **3.4.6. Seguro Compulsório**

O Protocolo de 2002 em seu Artigo 4 BIS, introduziu a obrigatoriedade de contratação de “*um seguro ou outra garantia financeira, tal como uma garantia bancária ou de instituição financeira semelhante*” para qualquer transportador que realize de fato parte ou todo o transporte através de navio desde que este tenha capacidade para mais de 12 passageiros e que arvore o pavilhão de um Estado Parte.

Desta forma, o limite indenizatório de 250.000 unidades monetárias (DES) por passageiro em cada caso concreto fixado para morte ou lesão corporal dos passageiros deverá estar coberto, podendo ser exigido diretamente da entidade seguradora ou garantidora.

#### **3.4.6.1. Limitação do seguro *por passageiro ou por navio***

Em linhas gerais, entendeu-se na elaboração do dispositivo que a limitação *per capita* seria apropriada por uma questão de princípios, uma vez que garante a todos os passageiros um tratamento igual sob o regime de seguro, independente do tamanho do navio em que viajassem.

Ao analisarmos o contexto de aprovação do sistema de seguro compulsório do Protocolo de 2002, devemos sempre ter em mente que a capacidade do mercado de seguros, que à época se encontrava particularmente desestabilizado em função dos ataques terroristas de 11 de setembro. No curso dos debates durante a Conferência as delegações sugeriram que a decisão de

usar uma limitação *por passageiro* necessitava ser revista conforme se fosse dispondo, com o tempo, de dados sobre a capacidade das seguradoras.

Na prática, a dificuldade para que a Convenção entre em vigor reflète esta expectativa, e, de fato, como tempo o mercado de seguros vai ampliando sua capacidade para afinal ajustar-se às exigências do setor de navios de passageiro.

A preocupação do Grupo Internacional de Clubes de P&I de que os Clubes não estivessem preparados para emitir apólices de seguro com direito a ação direta para quantias entre 350.000 e 500.000 DES, baseia-se na idéia de que o alto valor das compensações acabaria por comprometer uma fatia desproporcional dos recursos financeiros dos Clubes e das resseguradoras prejudicando a cobertura de outras categoria de transportadores..

A redação do artigo 7 da LLMC define que o limite de responsabilidade deve ser calculado com base no número de passageiros que o navio é autorizado a carregar de acordo com seu certificado. No caso do Protocolo de 2002, muito se discutiu sobre a necessidade de esclarecer se o requisito “*por passageiro*” deveria se basear no número real de passageiros transportados ou no número de passageiros que o navio está autorizado a capaz de transportar, porém o Comitê Legal decidiu, afinal, usar a limitação por passageiro *per capita*, sem referência ao número de passageiros que o navio era autorizado a carregar.

#### **3.4.6.2. Certificados de Seguro ou Outra Garantia Financeira**

Conforme o estabelecido no Protocolo, um certificado<sup>101</sup> padrão incluído em anexo à norma deve ser emitido “*para cada navio atestando que*

---

<sup>101</sup> Não confundir com o “*certificado de seguro*”, instrumento que compõe o contrato de seguros de transporte geralmente usado apenas em Seguros de Exportação, e tem como finalidade comprovar a contratação do seguro junto a bancos financiadores, compradores das mercadorias ou terceiros com algum interesse nos bens. (SuSep –

*um seguro ou outra garantia financeira está em vigor segundo as disposições desta Convenção”.*

É de responsabilidade da autoridade competente do Estado Parte a emissão e endosso do certificado após checar o cumprimento das disposições do parágrafo 1. O fato do navio não estar registrado neste Estado Parte, não impede a emissão e o endosso do certificado.

O Estado Parte deverá assegurar em sua legislação nacional a exigência da cobertura para “*qualquer navio licenciado para transportar mais de doze passageiros*”, independente do Estado de registro, que deseje entrar ou deixar um porto em seu território.

As disposições com respeito ao certificado de seguro não serão aplicáveis aos navios de propriedade de um Estado Parte, devendo ser identificados por certificado que declare expressamente esta propriedade e a cobertura da responsabilidade.

#### **3.4.6.3. Delegação de competência para emissão de certificados**

Embora seja possível que ao *Estado Parte delegar a emissão destes certificados a terceiros, remanesce o dever de controlar “a integridade e a exatidão do certificado assim emitido, e assegurar os arranjos necessários para cumprir esta obrigação”.*

---

Disponível em: <<http://www.susep.gov.br/menuatendimento/Transportes.asp>>. Acesso em: 30 out 2009). No âmbito da Convenção o termo certificado de seguro se refere apenas ao documento introduzido pelo artigo 4bis: **Certificado de seguro ou outra garantia financeira com respeito à responsabilidade por morte ou lesão corporal de passageiros**, que deve ser emitido segundo o modelo anexo. O certificado será emitido na língua ou línguas oficiais do Estado emissor. Se a língua não for o inglês, o francês ou o espanhol, o texto deverá incluir a tradução para uma destas línguas e, se o Estado assim o decidir, a língua oficial do Estado poderá ser omitida. O certificado deverá ser mantido a bordo e uma cópia deverá ser depositada com as autoridades que mantêm os dados de registro do navio ou, em caso de o navio não estar registrado em um Estado Parte, com a autoridade do Estado que emite ou endossa o certificado.

Assim, todos os “*certificados emitidos ou endossados sob a autoridade de um Estado Parte são aceitos por outros Estados Partes (...), inclusive no caso de certificação ou endosso de certificados de navios não registrados em um Estado Parte*”.

#### **3.4.6.4. Exceção por conduta dolosa**

O artigo 4bis, parágrafo 10, estabelece que qualquer pedido de indenização coberto pelo seguro ou outra garantia financeira, poderá ser apresentada diretamente contra o segurador ou outra pessoa que proveja a garantia financeira. Cria, contudo, um mecanismo de defesa para as seguradoras que poderão invocar a defesa de que o prejuízo foi resultado da conduta dolosa (*wilful misconduct*) do segurado.

Quando do desenvolvimento deste dispositivo surgiram duas abordagens para a questão da conduta dolosa. Uma permitia ao segurador invocar como defesa a conduta dolosa do assegurado (transportador), enquanto outra negava esta possibilidade.

De acordo com o Grupo Internacional de Clubes de P&I as seguradoras não estavam dispostas a para emitir apólices de seguro com direito a ação direta que cubram a conduta dolosa do proprietário do navio.

Isto se deve ao fato de que muitos clubes estão sediados em lugares nos quais a lei expressamente proíbe que os seguros cubram a conduta dolosa o que impossibilitaria a contratação, uma vez que a legislação local costuma ser incorporada às regras dos Clubes, que são a base dos contratos com seus membros. Na realidade, os Clubes se negam por princípio, a cobrir este tipo de risco, uma vez que isto poderia ser visto como proteção a empresas deficientes.

Por este prisma, se por um lado a exclusão da conduta dolosa reduz as chances de indenização dos passageiros, por outro será um incentivo a que os transportadores mantenham um alto grau de segurança em suas operações a fim de evitar o risco de perder a cobertura do seguro.

### **3.4.7. Limites de responsabilidade por morte ou lesão corporal**

A Convenção de 2002 estabelece um sistema de responsabilização do transportador pelas perdas originadas por morte ou lesão corporal de um passageiro causadas por um *incidente de navegação*, dividido em dois níveis:

- 1- baseado na responsabilidade objetiva do transportador, cobrindo perdas que não excedam 250.000 unidades monetárias (DES) por tal passageiro *em cada ocasião distinta*, de acordo com o artigo 3, parágrafo 1;
- 2- depende da prova pelo reclamante de que o incidente causador das perdas ocorreu por falta ou negligência do transportador, caso em que poderá ser adicionalmente responsabilizado pelas perdas excedem o limite do primeiro nível, até o limite de 400.000 unidades monetárias por passageiro em cada ocasião distinta.

Este segundo nível de responsabilidade está previsto no artigo 7, parágrafo 1 do texto que ressalta ainda que na hipótese desta indenização se dar através de pagamento de renda periódica, o valor do capital equivalente desses pagamentos não deverá exceder aquele limite.

Deve-se frisar, contudo, que os juros sobre os danos e as custas do processo que vise a obtenção de compensações não deverão ser incluídos nos limites de responsabilidade previstos nos artigos 7 e 8 da norma.

O parágrafo 2 do artigo 7 da Convenção 2002 traz como inovação a chamada cláusula “*opt-out*”, que autoriza o Estado-Parte a adotar através de dispositivos específicos de seu ordenamento jurídico um limite de responsabilidade superior ao do parágrafo 1 do mesmo artigo, podendo ainda tornar responsabilidade por morte ou lesão corporal ilimitada. Caso o Estado Parte adote este procedimento deverá informar ao Secretário-Geral da OMI o novo limite de responsabilidade.

O *International Council of Cruise Lines - ICCL*<sup>102</sup> se opôs à inclusão da cláusula de “*opt-out*” por entender que ela se contrapõe ao objetivo da Convenção de estabelecer-se um esquema uniforme de responsabilidade com um sistema de reparação por quantia certa, ressaltando que ela nunca fora usada em conjunto com um sistema de ação direta e de garantia de seguro. Além disso, existiria a possibilidade da cláusula de “*opt-out*” resultar no chamado *forum shopping*.

Na opinião da *International Chamber of Shipping - ICS*, tal cláusula pode criar um infeliz precedente para futuras convenções, tornando difícil a contratação de seguro para um navio que navegue por diferentes jurisdições. Observaram ainda que em muitas jurisdições a limitação de responsabilidade é uma compensação pela introdução de um sistema de responsabilidade objetiva.

Independente destas posições o Comitê Legal reiterou que a cláusula fazia parte de um pacote acordado anteriormente e que envolvia diversos elementos.

---

<sup>102</sup>O ICCL quem como missão participar dos processos regulatórios e políticos de modo a assegurar que as medidas neles adotadas tornem o ambiente dos navios de cruzeiro mais seguro e saudável.

### 3.4.8. Limite de responsabilidade por perda ou dano à bagagem ou a veículos

De acordo com o Artigo 8, parágrafos 1 a 4, a responsabilidade do transportador pela perda ou dano:

- *à bagagem de cabine não excederá em nenhum caso 2.250 unidades monetárias por passageiro e por transporte;*
- *ao veículo, inclusive toda a bagagem transportada em cima ou no interior do veículo, não excederá 12.700 unidades monetárias por veículo e por transporte;*
- *à bagagem que não esteja mencionada nos parágrafos 1 e 2 não excederá, em qualquer hipótese, 3.375 unidades monetárias por passageiro e por transporte”.*

O texto autoriza a cobrança da franquia dedutível<sup>103</sup>, “*não superior a 330 unidades monetárias no caso de dano ao veículo e não superior a 149 unidades monetárias por passageiro no caso de perda ou dano a outra bagagem”.*

A menos que a bagagem passe por vistoria ou inspeção conjunta no momento de seu recebimento, o passageiro deverá notificar o transportador ou seu agente por escrito. No caso de dano aparente à bagagem de cabine deverá fazê-lo antes ou na hora do desembarque do passageiro, e para todas as outras bagagens, antes ou na hora de sua entrega. No caso de danos à bagagem que “*não sejam aparentes, ou de perda de bagagem, dentro de 15 dias a partir da*

---

<sup>103</sup> É o valor, expresso na apólice, que representa a parte do prejuízo que deverá ser arcada pelo segurado por sinistro. Assim, se o valor do prejuízo de determinado sinistro não superar a franquia, a seguradora não indenizará o segurado. Semelhante à franquia, a POS (Participação Obrigatória do Segurado) é definida como percentual da importância segurada ou dos prejuízos indenizáveis que caberão ao segurado. A franquia pode ser simples ou dedutível. *Franquia Simples*- Pela cláusula de franquia simples, os sinistros, até determinado valor preestabelecido, são suportados, integralmente, pelo segurado. Porém, aqueles que excederem o limite contratual serão indenizados pelo seu valor total, sem qualquer participação do segurado. *Franquia Dedutível* - É aquela cujo valor sempre é deduzido dos prejuízos. Esse tipo de franquia é mais utilizado. O sistema de franquia dedutível objetiva otimizar a situação preventiva do segurado, já que este participa obrigatoriamente dos prejuízos. **Guia de Orientação e Defesa do Segurado. Superintendência de Seguros Privados – Susep.** Disponível em: <<http://www.susep.gov.br/cartilhasusep.pdf>>. Acesso em: 12 jun. 2009

*data de desembarque ou entrega, ou a partir da hora em que tal entrega deveria ter ocorrido*". Não o fazendo, "*presumir-se-á, a menos que seja provado o contrário, que ele recebeu a sua bagagem intacta*". (>>OBS: ar15§1b + §2)

O transportador e o passageiro poderão ainda acordar<sup>104</sup>, expressamente e por escrito, limites mais altos de responsabilidade do que os previstos nos Artigos 7 e 8.

### **3.4.9. Perda do direito à limitação de responsabilidade**

O sistema de compensação concebido pela Convenção, como visto anteriormente, está baseado em limites de responsabilização do transportador fixados nos artigos 7 e 8. Embora o passageiro possa pleitear reparações por danos ocorridos em diferentes momentos, o artigo 12 define esta situação como "*reclamações cumulativas*", de modo que "*soma das quantias recuperáveis em todas as reclamações provenientes de morte ou lesão corporal a qualquer passageiro, ou de perda ou dano a sua bagagem*", não poderá ultrapassar aqueles limites de responsabilidade.

Estes limites valem para "*a soma das quantias recuperáveis do transportador e do transportador executante e de seus servidores e agentes que estejam agindo no âmbito de seu trabalho*", ou seja, o total indenizável "*não deverá exceder a quantia mais alta que poderia ser estipulada individualmente*".

---

<sup>104</sup> **Artigo 5 - Objetos de valor.** "O transportador não deverá ser responsável pela perda ou dano a dinheiro, títulos mobiliários negociáveis, ouro, prata, jóias, obras de arte, ou outros objetos de valor, exceto quando tais objetos tenham sido depositados com o transportador para fim de guarda de valores. Neste caso, o transportador deverá ser responsável até o limite previsto no parágrafo 3 do Artigo 8, a menos que um limite mais alto seja acordado, de acordo com o parágrafo 1 do Artigo 10."

Por outro lado, a prova de que o dano resulta de ato de omissão ou imprudência dolosa do transportador, do servidor ou agente do transportador ou do transportador executante, afasta o direito ao benefício de limitação (Artigo 13)

#### **3.4.10. A Propositura de Reclamações**

Todas as ações por danos provenientes de morte ou lesão corporal a um passageiro, ou pela perda ou danos a sua bagagem, movidas contra um transportador ou transportador executante, não poderão ser propostas “*depois de decorrido um período de dois anos*”. O marco inicial para contagem deste prazo está fixado no parágrafo 2 do Artigo 16, e deverá ser contado a partir :

- da data do desembarque do passageiro, no caso de lesão corporal;
- da data na qual o passageiro deveria ter desembarcado, no caso de morte ocorrida durante o transporte;
- da data da morte, desde que este período não seja superior a três anos a partir da data do desembarque, no caso de lesão corporal ocorrida durante o transporte que resulte na morte do passageiro após o desembarque;
- da data do desembarque ou a partir da data na qual o desembarque deveria ter ocorrido, o que for mais tarde, no caso de perda ou dano à bagagem.

A suspensão e interrupção do prazo limite poderão ser estabelecidas pela legislação da jurisdição competente, porém, em nenhuma hipótese a ação poderá ser impetrada depois de expirados cinco anos contados a partir da data de desembarque do passageiro ou da data em que o desembarque deveria ter sido efetuado, o que ocorrer mais tarde, ou caso ocorra antes de tal data; ou quando expirados três anos contados a partir do momento em que o

reclamante teve conhecimento ou razoavelmente deveria ter tomado conhecimento da lesão, perda ou dano causado pelo incidente.

Além do aumento do prazo de três anos estipulado no artigo 16, parágrafo 3 da Convenção de 1974, a grande alteração introduzida pelo Protocolo foi a adoção da suspensão e da interrupção do prazo prescricional por um período de três anos do artigo 16, parágrafo 3, “b” que seguiu o formato adotado na Convenção HNS<sup>105</sup> em seu artigo 37.

A necessidade de revisão do sistema prescricional da Convenção de Atenas baseia-se no fato de que ela não previa nenhum fundo de reserva como o existente na Convenção HNS, bem como existe a possibilidade de que os passageiros não terem conhecimento das lesões, perdas e danos causados por substâncias nocivas e potencialmente perigosas ou a gases tóxicos até muito tempo depois do incidente.

O prazo limite poderá ainda ser estendido através de uma declaração do transportador ou de um acordo entre as partes após a causa da ação tenha sido levantada. A declaração ou acordo deverá ser feita por escrito.

#### **3.4.11. Jurisdição competente**

O Artigo 17 confere ao reclamante através de seu parágrafo 1, a opção de escolha do tribunal para julgamento de sua reclamação, ressalvada a necessidade desde estar localizado em um Estado Parte.

Assim, são competentes de acordo com referido parágrafo:

---

<sup>105</sup> Convenção Internacional sobre responsabilidade e compensação por danos relativos ao transporte por mar de substâncias potencialmente perigosas e nocivas - *International Convention on Liability and Compensation for Damage in connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996.*

*“(a) o tribunal do Estado de residência permanente ou principal local de negócios do réu; ou  
(b) o tribunal do Estado de partida ou de destino, de acordo com o contrato de transporte; ou  
(c) o tribunal do Estado de domicílio ou residência permanente do reclamante, se o réu tiver um local de negócios nesse Estado e esteja sujeito a sua jurisdição, ou  
(d) o tribunal do Estado onde o contrato de transporte foi celebrado, se o réu tiver um local de negócios nesse Estado e esteja sujeito a sua jurisdição.”*

Desta forma, nas ações que envolvam coberturas oriundas do seguro compulsório as empresas seguradoras ou instituições financeiras garantidoras poderão ser demandadas em qualquer um destes tribunais.

É prevista ainda no parágrafo 4 do mesmo artigo, a possibilidade das partes acordarem que a reclamação por danos será submetida a qualquer jurisdição ou a arbitragem.

Qualquer julgamento ditado por um tribunal com jurisdição de estabelecida de acordo com o artigo 17 da Convenção, poderá ser executado no Estado de origem onde não esteja mais sujeito a procedimentos ordinários de revisão.

As sentenças deverão ser reconhecidas em qualquer Estado Parte, exceto quando a sentença tenha sido obtida por fraude, ou quando ao réu não tenha sido dada notificação razoável ou oportunidade justa de apresentar o seu caso. Com o reconhecimento, estas sentenças serão executáveis nos Estado Parte sem, contudo, se admitir que os casos sejam reabertos no mérito.

Obviamente, os processos de reconhecimento e execução dos julgamentos seguem as regras de homologação de sentenças estrangeiras estabelecidas pelos diferentes Estados Membros. No Brasil, a eficácia da

sentença estrangeira transitada em julgado depende de homologação pelo Superior Tribunal de Justiça, em função das alterações implementadas no artigo 105, I, i, da Constituição Federal pela Emenda Constitucional nº 45, de 2004. No processo de homologação não há análise de mérito, apenas da adequação da sentença aos princípios legais do ordenamento pátrio.

#### **3.4.12. Anulação de disposições contratuais**

A anulação de disposições contratuais é regulada pelo Artigo 18, que estabelece ser nula e sem efeito a cláusula que tenha como finalidade eximir responsabilidades fixadas pela Convenção; reduzir limites de responsabilidade (exceção às franquias fixadas no parágrafo 4 do artigo 8); transferir o ônus da prova que obrigava transportador ou o transportador executante; ou restringir a escolha da jurisdição competente. A decretação da nulidade de dispositivos contratuais não tornará nulo o contrato de transporte.

#### **3.4.13. Responsabilidade por Dano Nuclear**

Regida pelo Artigo 20, a responsabilidade por dano nuclear assim é descrita:

*“Nenhuma responsabilidade se originará sob esta Convenção por danos causados por um incidente nuclear se o operador de uma instalação nuclear for responsável por tal dano em conformidade com a Convenção sobre Responsabilidade de Terceiros no Campo da Energia Nuclear<sup>106</sup> ou qualquer emenda ou Protocolo a ela aplicável que estiver em vigor; ou com a legislação nacional que regula a responsabilidade por*

---

<sup>106</sup> Convenção de Paris de 29 de julho de 1960 sobre a Responsabilidade de Terceiros no Campo da Energia Nuclear, com as emendas do Protocolo Complementar de 28 de janeiro de 1964, ou a Convenção de Viena de 21 de maio de 1963 sobre Responsabilidade Civil por Dano Nuclear.

*esse dano, desde que tal legislação seja em todos os aspectos tão favorável para a pessoas que possam sofrer danos quanto a Convenção de Paris ou a de Viena.”*

#### **3.4.14. - Estados com mais de um regime jurídico**

O Estado que possua unidades territoriais com “*regimes jurídicos distintos*”<sup>107</sup> em relação às matérias tratadas pelo Protocolo, poderá declarar, no momento da assinatura, ratificação, aceitação, aprovação ou adesão”, a qual unidades o Protocolo será aplicável, e poderá, em qualquer momento, “*modificá-la pela substituição da declaração original por outra*”, seguida de notificação ao Secretário-Geral da OMI.

Assim, de acordo com o Artigo 18 (Cláusulas Finais), parágrafo 3, a, b, c, as referências a este Estado Parte relacionadas ao registro do navio, à emissão ou autenticação de certificado de seguro obrigatório, às exigências da legislação nacional, aos limites de responsabilidades nacionais e à moeda nacional, aos tribunais e a julgamentos reconhecidos nos Estados Partes serão entendidas como referências à unidade territorial relevante.

#### **3.4.15 Organizações Regionais de Integração Econômica**

A cláusula sobre a capacidade das Organizações Regionais de Integração Econômica obrigarem-se perante o Protocolo de 2002 é resultado do trabalho da Comissão Européia durante a Conferência Internacional para Revisão da Convenção de Atenas, que apresentou a redação do artigo 19 do Protocolo.

---

<sup>107</sup> Segundo Griggs, a inclusão deste dispositivo visa lidar com as disputas que envolvem China e Hong Kong, solução esta já adotada anteriormente na *Bunker Convention*. GRIGGS, Patrick et al. op.cit., p.127

A sua função principal é a de prevenir conflitos entre o direito internacional e as normas da União Europeia que regulem o mesmo assunto. Sua inclusão facilita a ratificação da Convenção de Atenas pela Comunidade Europeia, e permitiu uma ligação entre o sistema legal da CE e o do Protocolo à Atenas na forma do Regulamento CE nº 392/2009 que incorporados diversos dispositivos à legislação europeia.

As cláusulas que permitem que organizações de integração econômica regionais sejam parte são cada vez mais comuns nos acordos multilaterais. Existem diversas cláusulas deste tipo nas convenções da ONU e das suas agências especializadas, muitas das quais já foram ratificadas pela Comunidade Europeia. A CE é, por exemplo, parte da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982.

A Convenção de Montreal que regula a responsabilidade no transporte aéreo de passageiros traz em seu artigo 53<sup>108</sup> uma regra sobre a participação das Organizações Regionais de Integração Econômica.

---

<sup>108</sup> Artigo 53 – Assinatura, Ratificação e Entrada em Vigor

1. A presente Convenção estará aberta em Montreal, em 28 de maio de 1999, à assinatura dos Estados participantes na Conferência Internacional de Direito Aeronáutico, celebrada em Montreal, de 10 a 28 de maio de 1999. Após 28 de maio de 1999, a Convenção estará aberta à assinatura de todos Estados na Sede da Organização de Aviação Civil Internacional, em Montreal, até sua entrada em vigor de acordo com o número 6 deste Artigo.

2. A presente Convenção estará igualmente aberta à assinatura de Organizações Regionais de Integração Econômica. Para os fins da presente Convenção, “Organização Regional de Integração Econômica” significa qualquer Organização constituída por Estados soberanos de uma região determinada, que tenha competência com relação a determinados assuntos regulados pela Convenção e haja sido devidamente autorizada a assinar e a ratificar, aceitar, aprovar ou aderir à presente Convenção. A referência a “Estado Parte” ou “Estados Partes” na presente Convenção, com exceção do número 2 do Artigo 1º e letra b) do número 1 do Artigo 3º, e letra b) do Artigo 5º, os Artigos 23, 33, 46 e a letra b) do Artigo 57, se aplicam igualmente a uma Organização Regional de Integração Econômica. Para os fins do Artigo 24, as referências a “uma maioria dos Estados Partes” e “um terço dos Estados Partes” não se aplicará a uma Organização Regional de Integração Econômica.

3. A presente Convenção estará sujeita a ratificação dos Estados e Organizações Regionais de Integração Econômica que a tenham assinado.

4. Todo Estado ou Organização Regional de Integração Econômica que não assine a presente Convenção poderá aceitá-la, aprová-la ou aderir a ela em qualquer momento.

5. Os instrumentos de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão serão depositados junto à Organização de Aviação Civil Internacional, designada pela presente como Depositário.

O parágrafo 2 do artigo 19 do Protocolo de 2002 cujo objetivo é detalhar os princípios relativos às votações segue o modelo de outras convenções internacionais que possuem dispositivos sobre as votações<sup>109</sup>:

“Quando uma Organização Regional de Integração Econômica exercer seu direito de voto em assuntos de sua competência terá um número de votos igual ao número de seus Estados Membros que sejam Partes do presente Protocolo e que lhe tenham transferido competência com respeito ao assunto em questão. A Organização Regional de Integração Econômica não exercerá seu direito de voto se seus Estados Membros o exercerem, e vice-versa.”

Uma declaração de competência foi incluída no parágrafo 4, de modo a facilitar aos Estados que não integram a CE a compreensão dos mecanismos de atribuição de competências. Esta declaração é uma cláusula standard que existe em formato similar em várias convenções internacionais<sup>110</sup>:

“No momento da assinatura, ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, a Organização Regional de Integração Econômica fará uma declaração ao Secretário-Geral especificando os assuntos regulados por este Protocolo sobre os quais foi transferida competência àquela Organização pelos Estados Membros signatários ou Partes deste Protocolo, assim como sobre qualquer outra restrição relevante no âmbito daquela competência. A Organização Regional de Integração Econômica notificará prontamente o Secretário-Geral de

---

6. A presente Convenção entrará em vigor no sexagésimo dia a contar da data do depósito do trigésimo instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão junto ao Depositário, entre os Estados que hajam depositado esse instrumento. Um instrumento depositado por uma Organização Regional de Integração Econômica não será considerado para os fins deste parágrafo.

7. Para os demais Estados e outras Organizações Regionais de Integração Econômica, a presente Convenção vigorará sessenta dias depois da data do depósito de seus instrumentos de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão.

<sup>109</sup> Exemplos: *1992 UN Framework Convention on Climate Change* (artigo 18.2); *2000 UN Convention against Transnational Organized Crime* (artigo 39.2); *2001 Stockholm Convention on Persistent Organic Pollutants* (artigo 23.2).

<sup>110</sup> Exemplos: *1992 UN Framework Convention on Climate Change* (artigo 22.3); *2000 UN Convention against Transnational Organized Crime* (artigo 37.3); *2001 UNIDROIT/ICAO Convention on International Interests in Mobile Equipment* (artigo 48.2); *2001 Stockholm Convention on Persistent Organic Pollutants* (artigo 25.3).

quaisquer mudanças com referência à distribuição de competência especificada na declaração mencionada neste parágrafo, incluindo novas transferências de competência. Tais declarações serão disponibilizadas pelo Secretário-Geral, conforme o disposto no artigo 24 deste Protocolo.”

O parágrafo 5 é baseado em um dispositivo correspondente do artigo 5, 3<sup>111</sup>, do anexo IX da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982, e tem como objetivo esclarecer quais são os assuntos que não tenham sido explicitamente detalhados nas declarações e notificações de competência, devem ser presumidos como tendo permanecido sob competência dos Estados Membros em detrimento das Organizações:

“Presume-se que os Estados Partes que sejam Estados Membros de uma Organização Regional de Integração Econômica e Partes do presente Protocolo, terão competência em todos os assuntos regulados por este Protocolo cujas transferências de competência a tal organização não tenham sido especificamente declaradas ou comunicadas em conformidade com o disposto no parágrafo 4.”

Em termos práticos, a proteção pela Convenção de Atenas pode ser invocada por passageiros de países não sejam Estados Partes da Convenção e até mesmo de uma Organização Regional de Integração Econômica signatária, desde que comprovada alguma das alternativas de aplicabilidade do Artigo 2.

#### **3.4.16. Emendas aos limites de responsabilidade**

O artigo 22 do Protocolo estipula que a Organização diretamente, ou a pedido de um terço dos Estados Partes, pode revisar ou emendar o instrumento. Existe ainda um procedimento especial aplicado unicamente para

---

<sup>111</sup> 3. Presume-se que os Estados Partes membros de uma organização internacional que for Parte na Convenção têm competência sobre todas as matérias regidas pela presente Convenção em relação às quais transferências de competência para a organização não tenham sido especificamente declaradas, notificadas ou comunicadas, nos termos do presente artigo.(CNUDM, 1982, anexo IX, artigo 5, 3)

efeitos de emenda aos limites de responsabilidade e às franquias dedutíveis, estabelecidos na Convenção.

Neste caso, há a necessidade de solicitação de pelo menos metade, e no mínimo seis dos Estados Partes do presente Protocolo, de acordo com o Artigo 23 das Cláusulas Finais:

*“As emendas serão adotadas pela maioria de dois terços dos Estados Partes da Convenção (...), presentes e votantes<sup>112</sup> no Comitê Legal (...), com a condição de que pelo menos metade dos Estados Partes da Convenção, esteja presente no momento da votação”*(parágrafo 5).

*“A emenda será entendida como tendo sido aceita no final do período de dezoito meses após a data de notificação, e entrará em vigor a menos que dentro deste período um quarto dos Estados que eram Partes na época da adoção da emenda tenham comunicado ao Secretário-Geral que não aceitam a emenda, caso em que a emenda será rejeitada e não terá efeito”.* (parágrafo 8, 2ª parte)

Com a entrada em vigor da emenda, todos os Estados Partes ficarão por ela obrigados *“a menos que denunciem este Protocolo pelo menos seis meses antes de a emenda entrar em vigor”*.

---

<sup>112</sup> Artigo 23, parágrafo 4do Protocolo 2002: Todos os Estados Partes da Convenção, conforme emendada pelo presente Protocolo, sejam ou não Membros da Organização, terão direito de participar dos processos do Comitê Legal de exame e adoção de emendas.

### **3.5 Diretrizes para a implementação da Convenção de Atenas relativa ao transporte de passageiros e suas bagagens por via marítima, 2002**

O Comitê Legal durante a sua 92ª Seção em outubro de 2006, adotou diretrizes para a implementação da Convenção de Atenas 2002, recomendando que aqueles Estados que ratificarem, aprovarem ou aderirem ao Protocolo 2002 deverão incluir uma reserva ou declaração com referência à limitação de responsabilidade para transportadores, e à limitação para o seguro obrigatório para atos de terrorismo, levando-se em conta a situação do mercado de seguros à época.

A adoção das diretrizes para a implementação da Convenção de Atenas se deveu à impossibilidade dos clubes P&I enquadrarem nas cláusulas de cobertura de risco de guerra de suas apólices os crimes cibernéticos ou o uso de armas biológicas, o que resultou no realinhamento dos níveis de indenização estipulados pelo Protocolo de 2002 pelo documento.

## CAPITULO 4

### A CONVENÇÃO DE ATENAS COMO MARCO REGULATÓRIO NACIONAL

#### 4.1 Introdução

O capítulo traz um estudo das normas brasileiras que regulam o transporte aquaviário de passageiros, estudo este dividido em uma primeira parte que apresentará uma breve análise das regras de ordenação do tráfego aquaviário contidas na Constituição Federal de 1988, em leis ordinárias, nas Normas da Autoridade Marítima - Nomams e resoluções da Agência Nacional do Transporte Aquaviário – ANTAQ, e uma segunda parte na qual será realizada uma análise sobre a natureza jurídica dos contratos de passagem à luz do Código Civil de 2002.

Buscará a seguir estabelecer as vantagens e desvantagens da introdução dos conceitos trazidos pela Convenção de Atenas com relação a este conjunto de normas.

A Convenção de Atenas, como já vimos, trata do contrato internacional de transporte de passageiros “feito por ou em nome de um transportador para o transporte por via marítima de um passageiro ou de um passageiro e sua bagagem”, sendo aplicável quando o navio estiver arvorando a bandeira de um Estado Parte, se o contrato de transporte tiver sido celebrado em um Estado Parte, ou se o local de partida ou de destino, de acordo com o contrato de transporte, estiver localizado em um Estado Parte da Convenção.

Tomando estas regras como ponto de partida, serão analisados no presente capítulo os reflexos da sua eventual adesão para o Brasil como país costeiro, da bandeira, e dos passageiros.

Como tratado no Capítulo 1, o mercado de cruzeiros marítimos sofre com o desaparecimento de empresas de pequeno e médio porte, absorvidas pelas três grandes companhias do setor. Neste quadro, a análise acima proposta deve se concentrar no Brasil como país do passageiro, e como país costeiro.

O transporte marítimo de passageiros a partir de nossas costas se dá por navios de bandeira estrangeira, através do cumprimento de roteiros nacionais - cabotagem, e internacionais, adquiridos por meio dos chamados “Contratos de Compra de Cruzeiros Marítimos”.

A simples classificação sobre qual a natureza destes tipos de contrato já suscita uma análise para identificarmos se estamos frente a contratos de transporte, hospedagem ou turismo.

Esta questão é particularmente interessante se levarmos em conta que na década que se inicia o país sediará dois dos maiores eventos esportivos de repercussão internacional: a Copa do Mundo de 2014 e as Olimpíadas de 2016.

Em reunião realizada em Brasília junto à Câmara dos Deputados, o próprio Diretor-Executivo da Associação Brasileira da Indústria de Hotéis – ABIH, Dr. César Gonçalves afirmou que a utilização de navios poderá suplementar o número de leitos faltantes nas cidades-sede da Copa.

Como já evidenciado nos capítulos anteriores, a legislação nacional sobre o transporte de passageiros está defasada até sob o ponto de vista do

estabelecimento de conceitos básicos. Segundo Ricardo Amaral<sup>113</sup>, Presidente da ABREMAR:

“A definição de cruzeiro de cabotagem é algo que pedimos. Mais de 70% de todos os cruzeiros que saem da costa brasileira são de cabotagem. Existem interpretações únicas do Brasil. E não estamos dizendo que são erradas ou não. Estamos dizendo que essas questões precisam ser revisitadas, porque o Brasil está tentando, através, não da legislação, mas da adaptação de legislação de outros segmentos para o navio, normalmente não aquela que é mais favorável, regulamentar a atividade. É por isso que falamos sobre a necessidade de um marco regulatório [].”

Com base nestas avaliações é que analisaremos de que forma a Convenção de Atenas pode contribuir para a uniformização das normas nacionais frente aos tratados internacionais sobre o assunto, inclusive avaliando o processo de incorporação da convenção pelo parlamento europeu.

#### **4.2 A ordenação do tráfego aquaviário no Brasil**

De acordo com o artigo 21, inciso XII da Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, é de competência da União a exploração, direta ou mediante autorização, concessão ou permissão dos serviços de transporte ferroviário e aquaviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado ou Território.

A principal alteração no texto constitucional se deu quando a Emenda Constitucional nº 7 de 1995, revogou o antigo § 3º do artigo 178 da CF/88, afastando a reserva de mercado para embarcações nacionais que já vigorava no país desde o século XIX, quando da criação do Lloyd Brasileiro.

---

<sup>113</sup> Brasil. Câmara Dos Deputados. Comissão de Fiscalização Financeira e Controle: Discussão sobre as providências relativas à organização da Copa de 2014. Audiência Pública nº 1246/09. Data: 20/08/2009.

A nova redação do artigo 178 estabelece que a ordenação dos transportes aéreo, aquático e terrestre deverá ser regulada por lei ordinária, que deverá, quanto à ordenação do transporte internacional, observar os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade.

É no parágrafo único do artigo que consta expressamente a liberação do transporte de mercadorias na cabotagem e a navegação interior por embarcações estrangeiras que deverão, contudo, obedecer as condições estabelecidas na lei de ordenação do transporte aquático.

Assim com a promulgação da Lei nº 9.432<sup>114</sup>, de 8 de janeiro de 1997, criou-se o instrumento normativo responsável pela ordenação do transporte aquaviário em águas jurisdicionais brasileiras, que dispõe, entre outros assuntos, do direito de um embarcação arvorar a bandeira brasileira, das condições para o afretamentos de embarcações, de ações visando o desenvolvimento da marinha mercante, dos regimes da navegação.

Quanto aos regimes de navegação, as embarcações estrangeiras somente poderão participar do transporte de mercadorias na navegação de cabotagem e da navegação interior de percurso nacional, bem como da navegação de apoio portuário e da navegação de apoio marítimo, quando afretadas por empresas brasileiras e navegação, podendo o governo brasileiro celebrar acordos internacionais que permitam a participação de embarcações estrangeiras nestas navegações, mesmo quando não afretadas por empresas brasileiras de navegação, desde que idêntico privilégio seja conferido à bandeira brasileira nos outros Estados contratantes.

A norma apresenta ainda os principais conceitos envolvidos no transporte aquaviário, tais como:

---

<sup>114</sup> Regulamentada pelo Decreto nº 2596, de 18 de maio de 1998.

- navegação de cabotagem: a realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores;
- navegação interior: a realizada em hidrovias interiores, em percurso nacional ou internacional;
- navegação de longo curso: a realizada entre portos brasileiros e estrangeiros.

Ocorre que, de acordo com o artigo 1º da lei, excetuam-se do seu âmbito de aplicação as embarcações de turismo, o que obviamente está relacionado aos navios de cruzeiro. Coloca-se assim a questão de como se dá a operação destes navios em território nacional.

A segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional segue as disposições da LESTA<sup>115</sup> no sentido de assegurar a salvaguarda da vida humana e a segurança da navegação, no mar aberto e hidrovias interiores, e a prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio.

Nas suas disposições gerais são estabelecidos diversos conceitos e definições a serem aplicados na interpretação da norma, entre eles o de passageiro, entendido como sendo "todo aquele que, não fazendo parte da tripulação nem sendo profissional não-tripulante prestando serviço profissional a bordo, é transportado pela embarcação".

O destaque dado a esta Lei se deve, contudo, ao art. 4º no qual estão definidas as atribuições da autoridade marítima, entre elas a de elaborar normas para o "tráfego e permanência das embarcações nas águas sob jurisdição nacional, bem como sua entrada e saída de portos, atracadouros,

---

<sup>115</sup> Brasil. Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, regulamentada pelo Decreto nº 2.596, de 18 de maio de 1998 – RLESTA. Disponível em: < [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/L9537.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9537.htm)>. Acesso em: 18 jan 2010.

fundeadouros e marinas”.

Desta forma, a Marinha do Brasil em cumprimento às atribuições que lhe foram conferidas como Autoridade Marítima, incluiu entre as disposições trazidas pela Normam 04/DPC que trata da Operação de Embarcações Estrangeiras em Águas Jurisdicionais Brasileiras, uma regra que equipara estes navios aos navios de longo curso:

“Navios de passageiros em cruzeiro marítimo em AJB - Esse tipo de embarcação, desde que não esteja afretada por empresa brasileira de navegação, receberá tratamento idêntico ao da embarcação estrangeira empregada na navegação de longo curso, estando, portanto, isenta de Inscrição Temporária<sup>116</sup>.”

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, entidade integrante da Administração Federal indireta foi criada pela Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, com a finalidade de implementar as políticas nacionais de transporte aquaviário<sup>117</sup>, para tanto editou em 29 de julho de 2002 a Súmula Administrativa nº. 001, de seguinte teor:

---

<sup>116</sup>Normas da Autoridade Marítima para Operação de Embarcações Estrangeiras em Águas Jurisdicionais Brasileiras – “ Normam 04, item 0123 - Afretada Para Prestação De Serviços De Turismo Náutico: Competência do DPC para autorizar a Inscrição Temporária da embarcação, mediante apresentação de parecer do órgão federal competente. Procedimentos: requerimento da empresa responsável pelo afretamento; uma cópia do contrato de afretamento; declaração formal de assunção de responsabilidade civil, apenas empresas de navegação que explorem o ramo do turismo náutico, devidamente regularizadas pelas leis brasileiras, podem requerer essa autorização.” Disponível em: < [https://www.dpc.mar.mil.br/normam/N\\_04/CAP1.pdf](https://www.dpc.mar.mil.br/normam/N_04/CAP1.pdf)>. Acesso em: 20 jan 2010.

<sup>117</sup> São deveres da ANTAQ: I –“ implementar, em sua esfera de atuação, as políticas formuladas pelo Ministério dos Transportes e pelo Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte - CONIT, segundo os princípios e diretrizes estabelecidos na Lei nº 10.233, de 2001; e II - regular, supervisionar e fiscalizar as atividades de prestação de serviços de transporte aquaviário e de exploração da infra-estrutura portuária e aquaviária, exercida por terceiros, com vistas a: a) garantir a movimentação de pessoas e bens, em cumprimento a padrões de eficiência, segurança, conforto, regularidade, pontualidade e modicidade nos fretes e tarifas; b) harmonizar os interesses dos usuários com os das empresas concessionárias, permissionárias, autorizadas e arrendatárias, e de entidades delegadas, preservando o interesse público; e c) arbitrar conflitos de interesse e impedir situações que configurem competição imperfeita ou infração contra a ordem econômica”. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/antaq.asp>>. Acesso em: 18 set 2009.

**“Navegação de cabotagem de Passageiro** – aquela que, utilizando a via marítima ou esta e vias navegáveis interiores, efetuar transporte de passageiro cujo percurso aquaviário tenha origem e destino em portos ou ponto do território Nacional.” (grifei)

Em 11 de dezembro de 2009 a ANTAQ publicou a Resolução nº 1.556, que estabeleceu critérios e procedimentos para a outorga de autorização para a construção, exploração e ampliação de terminal portuário de uso privativo de turismo, para movimentação de passageiros, e trouxe no seu corpo as seguintes definições:

**“embarcação de passageiros em turismo:** é a embarcação em viagem nacional ou internacional que transporta passageiros com a finalidade de fazer visitas turísticas temporárias programadas em portos e terminais portuários de turismo;

**passageiro em turismo:** é todo aquele que é transportado por embarcação de passageiro em turismo sem estar prestando serviço a bordo;” (grifei)

Vale ressaltar ainda que de acordo com a Lei Geral do Turismo<sup>118</sup> são consideradas transportadoras turísticas as empresas que tenham por objeto social a prestação de serviços de transporte turístico de superfície, caracterizado pelo deslocamento de pessoas em veículos e embarcações por vias terrestres e aquáticas (art.28).

A análise destes instrumentos normativos não alcança de maneira alguma a totalidade de normas a que estão sujeitos os transportadores marítimos de passageiros, prestando-se apenas para demonstrar a dificuldade que encontra o legislador na hora de apresentar os conceitos relativos a este tipo de transporte.

---

<sup>118</sup> Brasil. Lei nº 11.771, de 11 de setembro de 2008. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2008/lei/l11771.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/lei/l11771.htm)>. Acesso em: 22 jan 2010.

Soma-se ainda o fato de que atualmente existem dois grupos distintos atuando na regulação deste setor: o primeiro é a agência reguladora do próprio setor, a ANTAQ, que além da incumbência normal de cadastramento das companhias brasileiras de navegação, atua unicamente no desenvolvimento de normas para a implantação da infra-estrutura dos terminais de movimentação de passageiros, ficando a cargo do Ministério do Turismo a regulamentação da operação das companhias de cruzeiro.

Assim, além das regras anteriormente abordadas, as companhias estão submetidas aos estatutos de outros órgãos como a Secretaria da Receita Federal, Agência Nacional de Vigilância Sanitária - ANVISA, Ministério da Agricultura, Ministério do Trabalho, Ministério da Justiça, Departamento de Polícia Federal, fato este que torna evidente a necessidade de um marco regulatório para o setor.

A adesão do Brasil à Convenção de Atenas com a incorporação de suas regras é uma forma de estabelecermos este marco regulatório, opção esta que contribuirá para a uniformização das normas sobre o transporte marítimo de passageiros. Esta foi a visão do Parlamento Europeu que incorporou o texto da Convenção de Atenas às regras da Comunidade Européia através do Regulamento (CE) nº 392/2009.

### **4.3 O contrato de transporte de passageiros**

No tocante à contratação dos serviços o Código Civil de 2002 define como contrato de transporte aquele através do qual alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas (art. 730).

As regras gerais sobre o contrato de transporte foram introduzidas pelo código, e de acordo com o seu artigo 732 os preceitos constantes da legislação especial e de tratados e convenções internacionais são aplicáveis aos contratos de transporte, em geral, quando couber, desde que não contrariem as disposições do Código.

Desta forma, foi estabelecido um mecanismo segundo o qual os dispositivos legais anteriores ao código que entrem em contradição com o mesmo estão revogados.

Em sua obra sobre contratos em espécie Sílvio Venosa<sup>119</sup> ao tratar do conceito e das origens dos contratos de transporte afirma que “deve distinguir-se o contrato de transporte propriamente dito, que é o ato negocial cujo objetivo principal é o traslado de uma coisa ou pessoa, da relação de transporte acessória de outro contrato”.

Na obra supracitada o autor apresenta o exemplo da venda na qual há o compromisso de entrega do produto, compromisso este que não é suficiente para que se possa qualificar o vendedor como transportador.

#### **4.3.1 O enquadramento dos contratos de compra de cruzeiros marítimos**

No caso dos cruzeiros marítimos estabeleceram-se pontos de vista conflitantes quanto à questão do enquadramento do tipo de serviço prestado. No caso dos contratos de compra de cruzeiros marítimos as companhias conceituam o adquirente do bilhete de passagem como HÓSPEDE, demonstrando entender que o serviço principal prestado é o de hospedagem, sendo o transporte mero acessório.

---

<sup>119</sup> Venosa, Sílvio de Salvo. Direito civil: teoria geral dos contratos. v.1 8ªed. São Paulo: Atlas, 2008. (Coleção direito civil). p.317.

Para Paulo Jorge Scartezzini Guimarães:

“O contrato de viagem envolvendo cruzeiro marítimo pode ser conceituado como o contrato no qual uma empresa se compromete a transportar o passageiro por um determinado roteiro, durante alguns dias, fornecendo-lhe acomodações, refeições e entretenimentos”<sup>120</sup>.

Em sua obra o autor analisa os diferentes tipos de contrato que surgem para regular a prestação de serviços de turismo, tais como o contrato de hospedagem, o de transporte e o de turismo. É neste terceiro e último modelo estudado que o autor enquadra os cruzeiros marítimos que seriam, portanto, um contrato de turismo através do qual o passageiro ou terceiro adquire de uma “agência de viagem/operadora, ou de alguém que pratique ato ou atividade turística, um conjunto de serviços que pode abranger o transporte [], a hospedagem [], traslados, [] etc”.

Refletindo-se sobre as ponderações acima, parece ser a mais coerente a posição segundo a qual os contratos de passagem são na realidade um ato negocial cujo objetivo principal é o transporte do passageiro até os portos de escala estabelecidos pelo roteiro independente do retorno ou não ao porto de embarque.

Tomando-se como exemplo os roteiros tradicionalmente disponibilizados pelas companhias durante a temporada de verão na América do Sul, vemos que existem dois grupos distintos: o primeiro elaborado para o cumprimento de escalas em portos do sudeste e nordeste, e outro grupo composto por escalas no sul do país, além de portos do Uruguai e da Argentina.

---

<sup>120</sup> GUIMARÃES, Paulo Jorge Scartezzini. Dos contratos de hospedagem, de transporte de passageiros e de turismo. 1ª.ed. São Paulo: Saraiva, 2007. passim.

Em um cenário em que as principais companhias dispõem de equipamentos praticamente iguais torna insustentável a posição segundo a qual o turista ao contratar os serviços de cruzeiro marítimo está contratando a hospedagem em “resort flutuante” e não optando pelas praias do nordeste ou uma visita à capital do tango.

A regulamentação dos cruzeiros marítimos como contratos de transporte<sup>121</sup> que possuem obrigações acessórias ligas à hospedagem aparentemente é o melhor para que a legislação nacional mantenha uma uniformidade com as regras internacionais. Esta é a posição, por exemplo, de Sampaio de Lacerda que entendia que “a ocupação da cabine e a o fornecimento de alimentos são meros acessórios do contrato, uma condição nele estipuladas” (1974: 209).

Realmente, não há como se classificar o contrato como de hospedagem nos termos do art.23 da Lei Geral do Turismo, que considera como meios de hospedagem os empreendimentos ou estabelecimentos destinados a prestar serviços de hospedagem, **mediante a cobrança de diária** que, por sua vez, correspondente à utilização da unidade habitacional e dos serviços incluídos, no período de 24 (vinte e quatro) horas, compreendido nos horários fixados para entrada e saída de hóspedes (art.23, § 4º). No contrato de compra de cruzeiros marítimos existe a venda da passagem para um roteiro, e sendo impossível a aquisição dos serviços através da cobrança diária, não há como classificá-los de acordo com a Lei como sendo de hospedagem.

---

<sup>121</sup> Alguns autores como Brunetti entendam se tratar de um contrato misto de transporte de passageiros e bagagens, locação de cabine e hospedagem em razão do fornecimento de alimentos, enquanto Hugo Simas e Silva Costa afirmam tratar-se de contrato sui generis, a ser tratado em textos especiais. Outros ainda deduzem ser o transporte de passageiros regido pelas regras dos fretamentos, entendendo tratar-se de locação de parte do navio para ocupação como residência, pensamento este resultante da inclusão do transporte de passageiros no título de fretamentos pelo Código Comercial de 1850.

#### 4.3.2 A natureza jurídica do transporte de passageiros

Quanto a natureza do contrato de transporte marítimo de passageiros, além de ser um contrato típico conforme conceituação apresentada pelo Código Civil de 2002, podemos dizer que se trata também de um contrato bilateral uma vez que há a obrigação do turista pagar pelo seu bilhete de passagem, como de outro lado, cabe ao transportador cumprir o contrato mediante o deslocamento seguro do passageiro entre os locais de escala até um porto de destino.

Trata-se de contrato consensual, pois está concluído com o consentimento das condições do transporte e o com o preço da passagem. De acordo, com Silvio Venosa, uma vez que o transportador recebe o preço, o negócio está concluído independente da entrega do bilhete de passagem, posicionamento contrário ao dos antigos doutrinadores como Sampaio de Lacerda e ao de Hugo Simas, que entendiam haver a necessidade da expedição do bilhete de passagem.

Citando o pensamento de Pontes de Miranda, Venosa afirma que o contrato se aperfeiçoa “se a companhia de navegação responde, por telefone, ou por telegrama que a passagem está **tomada**, isto é, considerada, definitivamente, do freguês”.

Embora os contratos de transporte não sejam solenes, ou seja, independam de formalização escrita, atualmente, a aquisição da viagem de cruzeiro marítimo se dá mediante a assinatura dos chamados contratos de compra de cruzeiros marítimos, embora, como vimos anteriormente, o recebimento de valores pela armadora, por seu representante no Brasil, ou pelo agente de viagem aperfeiçoe o contrato de transporte. Já as passagens, os tickets de embarque ou vouchers costumam ser emitidos fisicamente ou encaminhados no formato eletrônico para os passageiros. “O bilhete de passagem, ou simplesmente passagem, emitido pelo transportador ou seu

mandatário, é prova do contrato de transporte. Também não é documento essencial. [ ]”<sup>122</sup>.

Evidentemente, estamos diante de um contrato oneroso<sup>123</sup>, pois os armadores buscam o lucro advindo da venda dos bilhetes de passagem, por outro lado os passageiros esperam ver cumprido seu desejo de serem transportados até determinado local. O contrato de transporte é ainda comutativo uma vez que as obrigações do armador e do passageiro estão determinadas desde o momento da contratação.

Para enfrentar a inadimplência do passageiro o Código Civil em seu artigo 742, o direito de retenção do transportador instituído originariamente pelo artigo 632 do Código Comercial<sup>124</sup>, e que recai sobre a bagagem de passageiro e outros objetos pessoais deste, para garantir-se do pagamento do

---

<sup>122</sup> Venosa, Sílvio de Salvo. Direito civil: teoria geral dos contratos. v.1 8ªed. São Paulo: Atlas, 2008. (Coleção direito civil). p.333.

<sup>123</sup> Praticamente inexistente a figura do transporte gratuito em navios de cruzeiro marítimo uma vez que mesmo deixando de cobrar pelo bilhete de passagem, o transportador obterá algum tipo de ganho financeiro oriundo de produtos e serviços não incluídos no contrato de transporte, tais como bebidas, serviços médicos, excursões de terra e mesmo nos cassinos.

<sup>124</sup> Brasil. Código Comercial, Capítulo IV - Dos Passageiros:

“Art. 629 - O passageiro de um navio deve achar-se a bordo no dia e hora que o capitão designar, quer no porto da partida, quer em qualquer outro de escala ou arribada; pena de ser obrigado ao pagamento do preço da sua passagem por inteiro, se o navio se fizer de vela sem ele.

Art. 630 - Nenhum passageiro pode transferir a terceiro, sem consentimento do capitão, o seu direito de passagem.

Resilindo o passageiro do contrato antes da viagem começada, o capitão tem direito à metade do preço da passagem; e ao pagamento por inteiro, se aquele a não quiser continuar depois de começada.

Se o passageiro falecer antes da viagem começada, deve-se só metade do preço da passagem.

Art. 631 - Se a viagem for suspensa ou interrompida por causa de força maior, no porto da partida, rescinde-se o contrato, sem que nem o capitão nem o passageiro tenham direito a indenização alguma; tendo lugar a suspensão ou interrupção em outro qualquer porto de escala ou arribada, deve somente o preço correspondente à viagem feita.

Art. 632 - O capitão tem hipoteca privilegiada para pagamento do preço da passagem em todos os efeitos que o passageiro tiver a bordo, e direito de os reter enquanto não for pago. O capitão só responde pelo dano sobrevindo aos efeitos que o passageiro tiver a bordo debaixo da sua imediata guarda, quando o dano provier de fato seu ou da tripulação.”.

valor da passagem que não tiver sido feito no início ou durante o percurso. Quanto a outras despesas ou consumo de bordo vale a regra do artigo 1.467 do CC, segundo a qual os transportadores são credores pignoratícios<sup>125</sup>, independentemente de convenção, sobre as bagagens, jóias ou dinheiro do passageiro inadimplente.

Por outro lado, caso a armadora deixe de cumprir determinada escala por atraso na chegada, por questões técnicas, ou outros problemas que não relacionados à segurança do navio, estaremos diante do descumprimento do contrato de transporte (CC, art.737).

Avançando neste raciocínio, caso semelhante ocorre com os passageiros pagam mais caro um cruzeiro marítimo de réveillon que prevê a aproximação do navio de modo que estes passageiros possam acompanhar a tradicional queima de fogos nas praias do Rio de Janeiro. Neste caso, não bastaria à armadora realizar a escala no porto do Rio de Janeiro, mas sim fundear seu navio em um ponto específico a partir do qual o espetáculo pirotécnico fosse visto sem perder seu impacto.

É um contrato de duração que se perfaz ao longo de determinado tempo. De acordo como a Convenção de Atenas o transporte cobre todo o período durante o qual o passageiro e/ou sua bagagem de cabine estiver a bordo do navio ou durante o embarque ou desembarque.

O contrato de compra de cruzeiro marítimo é um exemplo de contrato de adesão, uma vez que apresenta cláusulas predispostas pelos transportadores. Nele o consentimento se dá, portanto, com a simples aceitação das condições impostas. Segundo o artigo 54 do Código de Defesa

---

<sup>125</sup> Penhor é um direito real que consiste na tradição de uma coisa móvel ou mobilizável, suscetível de alienação, realizada pelo devedor ou por terceiro ao credor, a fim de garantir o pagamento do débito. Credor pignoratício é aquele que recebe o bem empenhado, recebendo-o pela tradição, a posse deste. O penhor legal advém de uma imposição legal, no caso do art. 1.467 do Código Civil, com o escopo de assegurar o pagamento de certas dívidas de que determinadas pessoas são credoras, e que, por sua natureza, reclamam tratamento especial.

do Consumidor:

“Contrato de adesão é aquele cujas cláusulas tenham sido aprovadas pela autoridade competente ou estabelecidas unilateralmente pelo fornecedor de produtos ou serviços, sem que o consumidor possa discutir ou modificar substancialmente seu conteúdo.”

Quanto à responsabilidade civil do transportador, este responde de forma objetiva pelos danos causados às pessoas transportadas e suas bagagens, salvo motivo de força maior, sendo nula qualquer cláusula excludente da responsabilidade nos termos do artigo 734 do Código Civil.

Existe, portanto, uma cláusula de incolumidade que encerra uma obrigação de resultado, bastando ao passageiro provar que essa incolumidade não foi assegurada, que o acidente se deu no curso do transporte e que dele decorreu o dano, para fazer jus à indenização.

Embora o Código de Defesa do Consumidor em seu art. 14, §3º disponha que “o fornecedor de serviços só não será responsabilizado quando provar: [...] II - a culpa exclusiva do consumidor ou de terceiro”, não podemos mais afirmar que havendo culpa exclusiva da vítima ou de terceiro não estará o transportador obrigado a reparar os danos. É de se observar, entretanto, que esta situação, diz respeito unicamente às hipóteses de serviço defeituoso prestado por terceiro à relação estrita.

Ocorre que a responsabilidade contratual do transportador especificamente no caso por acidente com o passageiro não é mais elidida por culpa de terceiro de acordo com o art.735<sup>126</sup> do Código Civil que garante, contudo, o direito de ação regressiva contra este terceiro. Há ainda que se

---

<sup>126</sup> Recepcionando a Súmula 187 do STF segundo a qual: A responsabilidade contratual do transportador, pelo acidente com o passageiro, não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva. Data de Aprovação: 13/12/1963

ressaltar, que no caso da vítima ter concorrido culposamente para o evento danoso, a sua indenização será fixada tendo-se em conta a gravidade de sua culpa em confronto com a do autor do dano (CC, art.738, parágrafo único).

#### **4.3.3 A incidência do Código de Defesa do Consumidor nos contratos de transporte de passageiros**

A defesa do consumidor foi incluída entre os direitos fundamentais pelo inciso XXXII do art.5º da Constituição Federal, tendo se tornado um princípio geral da atividade econômica (CF, art.170, inciso V), estabelecendo-se assim a prevalência de norma consumerista.

Desta situação decorrem duas correntes interpretativas: uma primeira que defende a prevalência do CDC baseada na regra do art.5º da CF/88, enquanto uma segunda corrente entende que deve prevalecer a regra que melhor aproveite ao consumidor.

Assim, para a primeira corrente, a força normativa que emana da Constituição Federal considera a defesa do consumidor um direito fundamental ensejando esta preponderância<sup>127</sup>; ao passo que para a segunda corrente a simples antinomia entre o CDC e uma regra trazida por um tratado internacional ou mesmo com relação ao Código Civil não bastam para que sua preponderância seja confirmada, devendo-se buscar o enquadramento mais benéfico ao consumidor.

Defensora deste ponto de vista, a doutora Cláudia Lima Marques salienta em sua obra *Comentários ao Código de Defesa do Consumidor*<sup>128</sup> a importância da busca pela norma mais benéfica calcada na Teoria do Diálogo

---

<sup>127</sup> MORSELLO, Marco Fábio. Responsabilidade civil no transporte aéreo. São Paulo: Atlas, 2006, p. 402/403

<sup>128</sup> MARQUES, Cláudia Lima et. al. *Comentários ao Código de Defesa do Consumidor*, RT, 2ª. ed., São Paulo, 2006.

das Fontes:

“Na belíssima expressão de Erik Jayme, é o atual e necessário ‘diálogo das fontes’ (dialogue des sources) a permitir a aplicação simultânea, coerente, coordenada das plúrimas fontes legislativas convergentes. ‘Diálogo’ porque há influências recíprocas, ‘diálogos’ porque há aplicação conjunta de duas normas ao mesmo tempo e ao mesmo caso, seja complementarmente, seja subsidiariamente, seja permitindo a opção voluntária das partes sobre a fonte prevalente (especialmente em matéria de convenções internacionais e leis-modelos), ou mesmo permitindo uma opção por uma das leis em conflito abstrato. Uma solução flexível e aberta, de interpenetração, ou mesmo a solução mais favorável ao mais fraco da relação (tratamento diferente dos diferentes)”.

Segundo Gilberto Nonaka e Deborah Pierri<sup>129</sup>, a corrente mais favorável ao consumidor é aquela que admite o diálogo das fontes. Assim, a proteção do consumidor quanto aos vícios e defeitos<sup>130</sup> dos contratos de

---

<sup>129</sup> Nonaka, Gilberto; Pierri, Deborah. Consulta nº 03/2007. Cao Consumidor. Tema: Serviço essencial – concessionária de transporte aéreo - danos sofridos pelos consumidores – Código Brasileiro de Aeronáutica – Código de Defesa do Consumidor – Código Civil - responsabilidade civil – diálogo das fontes - primazia das normas de proteção mais amplas aos direitos e interesses dos consumidores — axiologia constitucional (CF, arts. 5º, XXXII e 170, V). Ministério Público de São Paulo, 2007.

<sup>130</sup> Defeito (fato, acidente) x Vício: Defeito vai além do serviço para atingir o consumidor em seu patrimônio jurídico material e/ou material. Vício pertence ao próprio serviço, jamais atingindo o próprio consumidor ou outros bens seus.

**Da Proteção à Saúde e Segurança:** Art. 8º Os produtos e serviços colocados no mercado de consumo não acarretarão riscos à saúde ou segurança dos consumidores, exceto os considerados normais e previsíveis em decorrência de sua natureza e fruição, obrigando-se os fornecedores, em qualquer hipótese, a dar as informações necessárias e adequadas a seu respeito.

**Da Responsabilidade pelo Fato do Produto e do Serviço:** Art. 14. O fornecedor de serviços responde, independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos relativos à prestação dos serviços, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua fruição e riscos. § 1º O serviço é defeituoso quando não fornece a segurança que o consumidor dele pode esperar, levando-se em consideração as circunstâncias relevantes, entre as quais: I - o modo de seu fornecimento; II - o resultado e os riscos que razoavelmente dele se esperam; III - a época em que foi fornecido. []. 3º O fornecedor de serviços só não será responsabilizado quando provar: I - que, tendo prestado o serviço, o defeito inexiste; II - a culpa exclusiva do consumidor ou de terceiro. Obs.: Excludentes de caso fortuito e força maior têm relação com culpa e dolo (conduta do agente), aplicando-se, portanto, à hipótese de responsabilidade subjetiva.

**Da Responsabilidade por Vício do Produto e do Serviço:** Art. 20. O fornecedor de serviços responde pelos vícios de qualidade que os tornem impróprios ao consumo ou lhes diminuam o valor, assim como por aqueles decorrentes da disparidade com as indicações constantes da oferta ou mensagem publicitária, podendo o consumidor exigir, alternativamente e à sua escolha: I - a reexecução dos serviços, sem custo adicional e quando

transporte atenderá ao “comando constitucional indeclinável de que o consumidor tem direito fundamental à defesa de seus direitos e interesses”, uma vez que a segunda corrente consagra a “prevalência das disposições que protejam o consumidor” independente da norma que componham.

#### 4.3.4 A estraneidade nos contratos de passagem

Nos modelos contratuais disponíveis podemos verificar que a companhia estrangeira de navegação se compromete a fornecer o serviço de cruzeiro marítimo por meio de instrumentos contratuais denominados *contratos de compra de cruzeiros marítimos*, que são firmados através de seus representantes comerciais devidamente constituídos no Brasil.

Esta representação comercial<sup>131</sup> se dá através de operadoras turismo ou agências que, em conformidade com a Lei 4.886/65<sup>132</sup>, prestam serviços de mediação para a realização de negócios mercantis, no caso a venda de cruzeiros marítimos, agenciando propostas ou pedidos, transmitindo-os aos representados, praticando ou não atos relacionados com a execução dos negócios.

Os armadores podem também, de acordo com a Instrução Normativa nº 81, de 05 de janeiro de 1999, do DNCR, estabelecer filial, sucursal, agência ou estabelecimento no Brasil usando o seu nome empresarial

---

cabível; II - a restituição imediata da quantia paga, monetariamente atualizada, sem prejuízo de eventuais perdas e danos; III - o abatimento proporcional do preço.

<sup>131</sup> A negociação dos cruzeiros marítimos podem sedar também através de contrato de agência de acordo com o Art.710do CC: Pelo contrato de agência, uma pessoa assume, em caráter não eventual e sem vínculos de dependência, a obrigação de promover, à conta de outra, mediante retribuição, a realização de certos negócios, em zona determinada [].Segundo Venosa: O representante comercial é mais que um agente, porque seus poderes são mais extensos. O agente prepara o negócio em favor do agenciado; não o conclui necessariamente. O representante deve concluí-lo (Venosa, 2008:513).

<sup>132</sup> Brasil. Lei nº 4.886, de 9 de dezembro de 1965. Regula as atividades dos representantes comerciais autônomos. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/L4886.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L4886.htm)>. Acesso em: 20 out 2009.

acrescido da expressão "do Brasil" ou "para o Brasil", mediante autorização do Governo Federal<sup>133</sup>, ficando sujeitas às leis e aos tribunais brasileiros quanto aos atos ou operações que praticar no Brasil.

Sintetizando as possibilidades de atuação Paulo Melchor<sup>134</sup> estabelece as seguintes formas:

- “1. filial, sucursal, agência ou estabelecimento (sede no estrangeiro);
2. empresa nacional (organizada de conformidade com a legislação brasileira e que mantenha a sede de sua administração no Brasil);
3. participação em sociedade brasileira (acionista ou cotista).
4. intermediação: comissão, mandado ou representação comercial;
5. "joint ventures" ou, simplesmente, "parceria internacional".”

O fato é que independente da forma como os armadores organizem seus escritórios comerciais, em última instância são eles os sujeitos obrigados a executar o negócio firmado pelo representante.

Desta forma, o “transportador” é aquele por quem ou em nome de quem foi celebrado um contrato (art.1 (a) da Convenção de Atenas), podendo ser o próprio armador, uma empresa como acima descrito, uma operadora de turismo ou um afretador.

Este “transportador” pode não ser, portanto, o transportador propriamente dito. Assim, quem realiza de fato todo ou parte do transporte é o “transportador executante”<sup>135</sup>, podendo ser este o armador afretador ou o

---

<sup>133</sup> O pedido para instalação e funcionamento se dá através de requerimento dirigido ao Ministro de Estado do Desenvolvimento, Indústria e Comércio, protocolizado no Departamento Nacional de Registro do Comércio – DNRC. Disponível em: <<http://www.dnrc.gov.br/Legislacao/normativa/in81.htm>>. Acesso em: 20 out 2009.

<sup>134</sup> MELCHOR, Paulo. Empresa mercantil estrangeira no Brasil: conceito, autorização para instalação e funcionamento e investimentos. In: *Âmbito Jurídico*, Rio Grande, 10, 31/08/2002 Disponível em <[http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n\\_link=revista\\_artigos\\_leitura&artigo\\_id=4718](http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=4718)>. Acesso em: 22 ago 2009

<sup>135</sup> A inclusão do (c) no art.1 da Convenção: “transportador que realiza de fato todo ou parte do transporte” significa o transportador executante, ou, no caso de ser o transportador quem de fato realiza o transporte, o

operador do navio.

Creio que surjam duas situações distintas desta análise: no caso de um navio afretado a casco nu por uma empresa de turismo nacional, a execução do contrato de transporte está se dando por intermédio de uma empresa brasileira, portanto, sujeito às normas brasileiras<sup>136</sup>; nos demais casos aonde a execução se dá por transportadores estrangeiros estaremos diante de contratos internacionais de transporte.

Quanto ao foro competente vale a regra do Código de Processo Civil segundo a qual, independente de sua nacionalidade, caso a pessoa jurídica estrangeira possua aqui agência, filial ou sucursal no Brasil, ou tenha de cumprir aqui a sua obrigação, ou mesmo se a ação se originar de fato ocorrido ou de ato praticado no Brasil estará assegurada a competência da autoridade judiciária brasileira (art.88, CPC).

No tocante à lei que irá disciplinar as obrigações advindas dos contratos de passagem, nota-se que os mesmos dispõem que a lei brasileira deve ser aplicada em conjunto com tratados e lei do nacional do navio.

Como o debatido anteriormente no item 1.4.2, o princípio *lex loci celebrationis* é o elemento de conexão a reger as obrigações contratuais, nos termos *caput* do art. 9º da LICC, em lugar da autonomia da vontade.

No caso em tela, independente da regra da LICC, a própria disparidade entre armadores e passageiros bastaria para restringir a autonomia

---

próprio transportador, está relacionado com a obrigação de contratar o seguro compulsório nos termos do artigo 4Bis, que recai, portanto, sobre que realmente realizar o transporte, o transportador executante ou o transportador contratual. Cf Griggs, p.112.

<sup>136</sup> Inclusive de acordo com o Art. 628 do Código Comercial: O contrato de fretamento de um navio estrangeiro exequível no Brasil, há de ser determinado e julgado pelas regras estabelecidas neste Código, quer tenha sido ajustado dentro do Império, quer em país estrangeiro.

da vontade nestes contratos<sup>137</sup>.

Constituem limites de aplicação da lei estrangeira na regulação das obrigações contratuais as normas imperativas, cogentes e as normas de ordem pública. O art.175 do Código de Bustamante<sup>138</sup> estabelece que: “são regras de ordem pública internacional as que vedam o estabelecimento de pactos, cláusulas e condições contrárias às leis, á moral e á ordem pública e as que proíbem o juramento e o consideram sem valor”.

A LICC no seu art.17 estabelece como condicionante de eficácia para a aplicação de regras jurídicas alienígenas a obrigatoriedade de consonância com a ordem pública: “as leis, atos e sentenças de outro país, bem como quaisquer declarações de vontade, não terão eficácia no Brasil, quando ofenderem a soberania nacional, a ordem pública e os bons costumes”. A ordem pública funciona como um filtro para a aplicação do direito estrangeiro válido de acordo com os elementos de conexão.

Assim, admitindo-se a aplicabilidade da Convenção de Atenas através do elemento de conexão real da bandeira de registro, restaria a necessidade de verificarmos se o tratado ofende a ordem pública.

No caso, a ordem pública a ser protegida é o “comando constitucional indeclinável de que o consumidor tem direito fundamental à defesa de seus direitos e interesses”. Admitindo que a Convenção de Atenas é uma norma protetiva dos direitos dos consumidores e que deve ocorrer a “prevalência das disposições que protejam o consumidor” independente da norma que componham teríamos como resultado a possibilidade da aplicação imediata da Convenção.

---

<sup>137</sup> BIOCCA, Stella Maris. Derecho Internacional Privado. 1ª ed. Buenos Aires:Lajouane, 2004. p.23.

<sup>138</sup> Incorporado ao sistema legal brasileiro através do Decreto nº 18.871 , de 13 de agosto de 1929.

#### 4.4 A adoção da Convenção de Atenas, 2002

Durante a abertura da 92ª Seção do Comitê Legal da Organização Marítima Internacional em outubro 2006<sup>139</sup>, o Secretário-Geral da OMI, Efthimios E. Mitropoulos, já alertava que a despeito da importância do tema Transporte de Passageiros e Bagagens por Mar, “*apenas quatro Estados representando 0,13% da tonelagem mundial dos navios mercantes*” haviam assinado a Convenção, enquanto são necessárias 10 assinaturas para a sua entrada em vigor. A baixa adesão estaria relacionada à preocupação quanto à capacidade do mercado segurador garantir a cobertura nos limites estabelecidos pelo Protocolo de 2002, ou mesmo oferecer cobertura para ferimentos e danos resultantes de ataques terroristas.

A ocorrência de ataques terroristas<sup>140</sup> a embarcações de turismo é uma possibilidade real com capacidade de produzir grande impacto financeiro para os clubes de seguro pelo grande número de vítimas que produziriam. Contudo, o maior dano seria a desestabilização do mercado da navegação com o conseqüente aumento dos prêmios dos seguros e aumento da fiscalização,

---

<sup>139</sup> **Legal Committee (LEG), 92nd session: 16-20 October 2006** - Opening address by Efthimios E. Mitropoulos, Secretary-General of the International Maritime Organization, UNESCO, Paris, 16 October 2006. Disponível em: <[http://www.imo.org/newsroom/mainframe.asp?topic\\_id=1321&doc\\_id=7256](http://www.imo.org/newsroom/mainframe.asp?topic_id=1321&doc_id=7256)>. Acesso em: 25 jan 2010.

<sup>140</sup> De maneira geral, existe um consenso de que não há como evitar que os navios mercantes sejam alvos de terrorismo. O International Maritime Bureau (IMB), afirmou em seu relatório de 2002 que “*nenhuma reação de bordo pode proteger o navio nestas circunstâncias*” ao comentar ataques como o sofrido pelo petroleiro Limburg, alvo de uma lancha repleta de explosivos. Em tese, a mesma perspectiva pode ser adotada para os navios de passageiros. Quanto a incidentes envolvendo navios de passageiro devemos destacar:

- **Achille Lauro** - 07 de outubro de 1985. Seqüestro levado a cabo pela Organização para a Libertação da Palestina – OLP, terminou com um passageiro morto, com grande impacto para o mercado de cruzeiros marítimos no Mediterrâneo. O governo grego estimou as perdas diretas em US\$ 300 milhões: US\$ 200 milhões referentes para o mercado do turismo e US\$ 100 milhões em reservas. Muitos armadores saíram do ramo e milhares de marítimos perderam seus empregos<sup>140</sup>.
- **City of Poros** – 11 de julho de 1988, detonação de carro-bomba em junto ao berço de atracação do ferry-boat. Posterior ataque com arma de fogo, vitimando nove pessoas.
- **Superferry - 14** - 27 de fevereiro de 2004. Ataque à bomba que causou a morte de 63 passageiros e o desaparecimento de outras 53 pessoas.

que resultariam indubitavelmente num aumento dos valores de frete em todo o mercado, inclusive de cargas<sup>141</sup>.

Segundo James J. F. Forest<sup>142</sup> contribuem para a fragilidade da segurança no setor a quantidade de navios e a vastidão dos oceanos. Ainda, mais do que um ataque direto aos navios mercantes as ações terroristas podem visar também a infra-estrutura e a navegação.

Assim, a Carta Circular<sup>143</sup> nº 2758 de 20 de novembro de 2006 apresentou uma diretriz para ratificação da Convenção, denominada “*Guidelines for the implementation of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002*”, ou seja, um sistema de reservas<sup>144</sup> ou declarações padrão com o efeito de limitar a

---

<sup>141</sup> Cf. Seguro compulsório do Capítulo 3. É importante entender que os Clubes de P&I mantêm em suas carteira navios para o transporte de carga e navios para o transporte de passageiros notadamente os *ferryboats*. Assim, o aumento do limite de indenizações e por consequência do risco teria de ser assumido e dividido entre os participantes do clube.

<sup>142</sup> FOREST, James J. F.. *Homeland Security: Borders and points of entry*. Library of Congress, 2006. p.238.

<sup>143</sup> *Circular letters* podem ser convocações para comparecimento a reuniões, comunicações de um Estado Membro, ou uma notificação sobre entrada em vigor de uma norma. Elas só podem ser endereçadas aos Estados Membros, mas elas também são enviadas para:

- Todos os Membros da Organização Marítima Internacional;
- Organização das Nações Unidas e suas Agências Especializadas;
- Organizações Intergovernamentais;
- Organizações não-governamentais com o status consultivo;
- Movimentos de Libertação.

<sup>144</sup> **Athens 2002 - reservation and guidelines adopted** The text of the agreed reservation states that the Government concerned reserves the right to and undertakes to limit liability to 250,000 units of account in respect of each passenger on each distinct occasion; or 340 million units of account overall per ship on each distinct occasion. This relates in particular to war insurance which, under the guidelines, shall cover liability, if any, for loss suffered as a result of death or personal injury to a passenger caused by:

- war, civil war, revolution, rebellion, insurrection, or civil strife arising therefrom, or any hostile act by or against a belligerent power;
- capture, seizure, arrest, restraint or detainment, and the consequences thereof or any attempt thereat;
- derelict mines, torpedoes, bombs or other derelict weapons of war;
- act of any terrorist or any person acting maliciously or from a political motive and any action taken to prevent or counter any such risk;

responsabilidade de transportadores e a obrigatoriedade da contratação de seguros para atos terroristas ou guerra.

A essência deste documento foi a de alinhar os níveis de indenização estipulados pelo Protocolo de 2002 e a capacidade de cobertura dos clubes de P&I, autorizando a contratação separadamente de coberturas para riscos de guerra que não cobrissem crimes cibernéticos ou por armas biológicas, com limitação de até 340 milhões de DES.

Este sistema de reservas fará com que os Estados que ratifiquem a Convenção de Atenas a partir da edição desta diretriz, o façam emendando-a no mesmo ato, e com efeito retroativo aos demais Estados contratantes.

Como resultado desta medida, em abril de 2009 o Parlamento Europeu adotou o Regulamento (CE) nº 392/2009 relativo à responsabilidade dos transportadores de passageiros por mar em caso de acidentes. O regulamento tem como objetivo aprovar normas que reforcem a segurança no setor de transportes marítimos para assegurar um nível adequado de indenização aos passageiros envolvidos em acidentes marítimos.

#### **4.4.1 Reflexos da adesão pelo Brasil da Convenção de Atenas, 2002**

O Protocolo de 2002 consolidou as principais alterações discutidas durante sua conferência diplomática, sendo hoje conhecido como Convenção de Atenas Relativa ao Transporte de Passageiros e suas Bagagens por Via Marítima, 2002.

---

• confiscation and expropriation.

Como analisado no capítulo anterior, as questões relevantes são:

- O estabelecimento da responsabilidade objetiva em 250.000 DES por passageiro para reclamações por morte ou lesão corporal no caso de incidentes da navegação;
- Seguro compulsório de 250.000 DES por passageiro para reclamações por morte ou lesão corporal, com possibilidade de ação direta contra a seguradora;
- Responsabilidade ilimitada com relação às reclamações por morte ou lesão corporal, ou seja, o Estado Parte pode fixar o limite de responsabilidade por meio de disposições específicas de sua legislação nacional, desde que o limite nacional de responsabilidade, se houver, não seja inferior a 400.000 DES;
- Prazo prescricional de até cinco anos contados a partir da data de desembarque do passageiro;
- Aumento de 25% no valor das indenizações relativas às bagagens;
- Aumento das franquias dedutíveis<sup>145</sup>;
- Jurisdição competente - o Estado Parte pode aplicar outras regras para o reconhecimento e execução dos julgamentos.

Assim, para que decidamos pela adesão ou não do Brasil à Convenção de Atenas devemos estudar como estas questões se relacionam com a legislação vigente no país para que possamos identificar as vantagens e desvantagens que delas decorrem, sejam em termos gerais como, por exemplo,

---

<sup>145</sup> Cf. Carnival deductible fires controversy. Disponível em: <<http://folk.uio.no/erikro/WWW/corrgr/presseklipp/TW20feb09.pdf>>. Acesso em 31 jan 2010.

ganhos de segurança, tributação, coberturas de seguro ou saúde pública, sejam vantagens específicas para o passageiro, companhias e outros sujeitos envolvidos.

#### **4.4.1.1 Vantagens em termos gerais**

De acordo com os estudos apresentados anteriormente é possível afirmarmos que o primeiro reflexo de ordem geral se daria em termos da política nacional de transportes, que até o momento não possui um instrumento normativo especialmente direcionado para o transporte marítimo de passageiros.

Aparentemente, a regulação compartilhada do setor pela ANTAQ e pelo Ministério do Turismo é uma decisão acertada uma vez que é vantajoso podermos tratar da questão da infra-estrutura de portos e terminais separadamente das questões relacionadas à operação de turismo.

Ocorre que esta forma de abordagem criou uma lacuna quanto à normatização e fiscalização de empresas e contratos que envolvam o aspecto náutico do transporte de passageiros.

Vimos que, buscando refugiarem-se sob o conjunto normativo que rege os contratos de hospedagem, as armadoras e seus representantes tentam enquadrar sua atividade como se o serviço principal ofertado fosse a hospedagem. Não é, portanto, surpresa a referência a qualificação dos passageiros como hóspedes.

Não há, contudo, como enquadrá-las no Regulamento Geral dos Meios de Hospedagem que considera empresa hoteleira “a pessoa jurídica, constituída na forma de sociedade anônima ou sociedade por quotas de responsabilidade limitada, que explore ou administre meio de hospedagem”,

justificando-se esta abordagem apenas como uma forma de submeter a atividade a algum tipo de regra, inclusive para efeitos de tributação.

A subordinação ao sistema de prestação de serviços de hospedagem ou ao sistema de transporte terá como principal reflexo a incidência ou não de ISS e ICMS. Soma-se a esta discussão o fato dos navios de cruzeiros operarem em águas jurisdicionais brasileiras sob o regime de admissão temporária de acordo com IN SRF nº 285/03<sup>146</sup>.

A dificuldade como vimos em diversos momentos deste estudo está em se determinar quem são os sujeitos desta atividade. O entendimento que a questão está relacionada apenas à comercialização de pacotes turísticos, com

---

<sup>146</sup> Instrução Normativa SRF nº 285, de 14 de janeiro de 2003. Dispõe sobre a aplicação do regime aduaneiro especial de admissão temporária. Art. 1º O regime aduaneiro especial de admissão temporária é o que permite a importação de bens que devam permanecer no País durante prazo fixado, com suspensão total do pagamento de tributos, ou com suspensão parcial, no caso de utilização econômica, na forma e nas condições previstas nesta Instrução Normativa. [...]. VI - as embarcações estrangeiras, em viagem de cruzeiro pela costa brasileira, com escala em portos nacionais, ou em navegação de cabotagem.”.

Instrução Normativa SRF nº 390, de 30 de janeiro de 2004. Art. 77. A entrada de navio estrangeiro no território nacional e a sua movimentação pela costa brasileira, em viagem de cruzeiro que incluir escala em portos nacionais e as atividades de prestação de serviços e comerciais, inclusive relativas a mercadorias de origem estrangeira, destinadas ao abastecimento da embarcação e à venda a passageiros, deverão ser submetidas, no que concerne à Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL), ao seguinte tratamento fiscal: I - o armador estrangeiro deverá constituir representante legal no País, pessoa jurídica, outorgando-lhe poderes para, na condição de mandatário e na qualidade de responsável fiscal, calcular e pagar a CSLL, decorrente das atividades desenvolvidas a bordo do navio ou a ele relacionadas, no período em que permanecer em operação de cabotagem em águas brasileiras;

Instrução Normativa SRF nº 137, de 23 de novembro de 1998, DOU de 24/11/1998, pág. 16. Dispõe sobre o tratamento tributário e o controle aduaneiro aplicáveis à operação de navio estrangeiro em viagem de cruzeiro pela costa brasileira. Art. 1º A entrada de navio estrangeiro no território nacional e a sua movimentação pela costa brasileira, em viagem de cruzeiro que incluir escala em portos nacionais, bem assim as atividades de prestação de serviços e comerciais, inclusive relativas a mercadorias de origem estrangeira, destinadas ao abastecimento da embarcação e à venda a passageiros, serão submetidos ao tratamento tributário e ao controle aduaneiro estabelecidos nesta Instrução Normativa. Art. 2º Para os fins do disposto nesta Instrução Normativa, o armador estrangeiro deverá constituir representante legal no País, pessoa jurídica, outorgando-lhe poderes para, na condição de mandatário: I - promover a importação de mercadorias estrangeiras; II - requerer a concessão de regimes aduaneiros especiais; III - proceder ao despacho para consumo das mercadorias estrangeiras comercializadas a bordo do navio; IV - promover a aquisição de mercadorias nacionais para abastecimento do navio; e, V - na qualidade de responsável tributário, calcular e pagar os impostos e contribuições federais devidos, decorrentes das atividades desenvolvidas a bordo do navio ou a ele relacionadas, no período em que permanecer em operação de cabotagem em águas brasileiras.

a regulamentação ficando a cargo do Ministério do Turismo, não me parece ser a visão acertada sobre o tema.

Tomando-se como exemplo uma embarcação de cruzeiro afretada por uma operadora de turismo nacional, esta não está sujeita às regras de afretamento da LESTA nem da ANTAQ, sendo tratadas como meros acordos comerciais da área de turismo.

Com a incorporação da Convenção de Atenas teríamos de imediato o enquadramento das operadoras de turismo, muitas vezes filiais representando a própria armadora, como “transportadora” nos termos do artigo 1 (a) da Convenção de Atenas, 2002, e as companhias armadoras como “transportadoras executantes” em conformidade com item (b) do mesmo artigo.

Assim sendo, caberia a ANTAQ regular e fiscalizar os contratos de afretamento de embarcações de cruzeiro, ou seja, quando uma operadora **afretasse e operasse** este navio estaria sujeita às decisões da agência. Este grifo é importante, pois estamos aqui nos referindo à operadora como “transportadora executante” e não apenas como vendedora do bilhete de passagem, ficando assim sujeita à contratação do seguro compulsório nos termos do artigo 4Bis da Convenção de Atenas, 2002.

Da mesma forma, caberia a ANTAQ decidir as questões envolvendo cumprimento pelas armadoras como “transportadoras executantes” das regras impostas pela própria agência ou pela Convenção de Atenas. Além disso, creio que deva ser a agência responsável por trabalhar em conjunto com a ANVISA na adoção e fiscalização dos planos de inspeção sanitária, da mesma forma como se dá a sua atuação como fiscal do serviço de transporte regional.

Caberia ao Ministério do Turismo zelar pelo cumprimento dos principais termos da Convenção e, em especial, da divulgação e implementação das regras impostas pelo instrumento, tanto por parte dos

armadores, como por seus representantes e demais operadoras de turismo e agências de viagem.

#### **4.4.1.2 Vantagens específicas**

Como a análise de mercado nacional de cruzeiros mostrou, embora o Brasil tenha se tornado um dos principais destinos para as companhias de navegação<sup>147</sup> o sistema normativo não se atualizou, tendo ainda como fontes apenas o Código Comercial de 1850, a Convenção de Bruxelas de 1924 e o Código Civil de 2002 que tipificou o transporte de passageiros.

A incorporação da Convenção de Atenas ao sistema legal brasileiro traria como a primeira e principal vantagem o estabelecimento de um sistema de responsabilização dos transportadores, por danos causados aos passageiros capaz de garantir um nível adequado de indenizações na eventualidade da ocorrência de um acidente marítimo.

Atualmente é difícil ao cidadão comum ou ao operador do direito que não esteja familiarizado com o sistema de responsabilização dos armadores no transporte de passageiros definirem em qual legislação deverá embasar a sua demanda.

As companhias que aqui vendem seus roteiros por intermédio de representantes comerciais o fazem utilizando-se de contratos cujas cláusulas não permitem identificar imediatamente quais as normas aplicáveis como, por exemplo:

---

<sup>147</sup> A temporada de cruzeiros marítimos para o verão de 2009/2010 projetava segundo a ABREMAR contou com 18 navios que ofertando 907.167 leitos em 422 Cruzeiros diversificados e ocupação de 90%. Não estão incluídos nesta avaliação as operações envolvendo transatlânticos e outros navios que visitam anualmente os portos do país.

“18ª (décima oitava) –A responsabilidade da Armadora pela morte ou lesões pessoais dos hóspedes a bordo do navio e por perda ou dano da bagagem, em caso de culpa reconhecida, é regida pelas disposições INTERNACIONAIS, inclusive convenções e protocolos aos quais o Brasil é signatário.

19ª (décima nona) – A perda e/ou avaria da bagagem no navio deve ser comunicada pelo hóspede ao comando do navio ou aos agentes e/ou agências da Armadora no porto de chegada, no momento do desembarque, lavrando-se o competente termo, não sendo admitida qualquer reclamação posterior [].” (Costa Cruzeiros, 2010)

As normas internacionais aplicáveis seriam a Convenção de Bruxelas 1924, ratificada pelo Brasil e a Convenção de Atenas 2002, esta segunda aplicável apenas aos navios que operam nas costas brasileiras arvorem bandeira de um Estado-Parte.

Embora o artigo 2 da Convenção de Atenas 2002 tenha definido que a norma deve ser aplicada ao transporte internacional, se a bandeira ou registro do navio, o local da celebração do contrato de transporte, ou o porto de partida ou de destino estiverem localizados em um Estado Parte, é muito difícil para o passageiro avaliar a incidência da Convenção com base na bandeira dos navios ou no local e celebração do contrato.

A questão da bandeira pode ser facilmente entendida quando levamos em conta a prática corriqueira de operação dos navios em regimes de afretamento e subafretamento, envolvendo empresas de diferentes países. Uma empresa brasileira de navegação – EBN, por exemplo, pode afretar um navio de passageiro para operar em águas jurisdicionais brasileiras por meio de autorização<sup>148</sup>. A existência destes contratos de subafretamento evidencia a

---

<sup>148</sup> Principais condições de Autorização:

- Indisponibilidade / Inexistência de embarcação brasileira;
- Interesse Público, devidamente justificado;

dificuldade que os passageiros podem enfrentar quando buscarem as indenizações pelas suas perdas.

Na tabela seguinte serão apresentadas as bandeiras dos dezessete navios de cruzeiro que operaram a partir de portos nacionais durante a temporada 2009/2010. Frise-se que além destes navios que atuam na cabotagem cerca de vinte outras embarcações realizam roteiros internacionais no Brasil.

---

• Substituição à embarcação em construção em estaleiro brasileiro.

Tabela 4

Navio	Ano de Construção	Bandeira
COSTA CONCORDIA	2006	Itália
COSTA MAGICA	2004	Itália
COSTA VICTORIA	1996	Itália
EMPRESS	1990	Malta
GRAND CELEBRATION	1987	Portugal
GRAND MISTRAL	1999	Portugal
GRAND VOYAGER	2000	Portugal
MELODY	1982	Panamá
MSC LIRICA	2003	Panamá
MSC MUSICA	2006	Panamá
MSC OPERA	2004	Panamá
MSC ORCHESTRA	2007	Panamá
PACIFIC	1971	Bahamas
SOVEREIGN	1987	Malta
SPLENDOUR OF THE SEAS	1996	Bahamas
VISION OF THE SEAS	1998	Bahamas
ZENITH	1992	Malta

Fonte: Equasis.org

Conforme ilustra a tabela, os navios que arvoreem as bandeiras da Itália, Portugal e Malta estarão sujeitos às leis brasileiras e às regras da Convenção de Atenas 2002 adotadas pelo Parlamento Europeu através do Regulamento (CE) nº 392/2009. Já os navios registrados nas Bahamas gozam dos benefícios da LLMC.

Por outro lado, a aplicação do tratado com base no local da assinatura do contrato não parece ser a posição mais justa para o passageiro, uma vez que esta formalização pode ocorrer em um país que não seja Parte da Convenção, e que envolva o transporte em um navio que navegue sob a

bandeira de conveniência<sup>149</sup>, embora o roteiro ocorra em um Estado-Parte da Convenção.

É o que acontece atualmente no Brasil, por exemplo, quando se dá a aquisição de um cruzeiro a Argentina: o passageiro assina um contrato de passagem em território nacional, portanto, em um Estado que não é parte da Convenção, é transportado em um navio que possivelmente arvora a bandeira de um país que também não é signatário, embora o roteiro seja internacional e especificamente de visita a um Estado-Parte<sup>150</sup>.

Em que pese o desejo de uma companhia de cruzeiros de bandeira brasileira, a tendência é que esta companhia seja formada a partir de acordos envolvendo umas das três grandes companhias de cruzeiro do mercado internacional seguindo-se o modelo de negócio que busca através do uso da bandeira, criar uma determinada identidade. É o caso do “*Italian Style*” dos navios da Costa Cruzeiros voltados para o mercado europeu, ou a “*Union Flag*” arvorada pelos navios de costado preto da *Cunard*, em referência aos antigos e luxuosos transatlânticos do passado.

O fato é que o Brasil será sempre o país do passageiro, obtendo lucro da infra-estrutura de portos e equipamentos de turismo. É sob este prisma que devemos analisar a adesão a convenção.

Se, a partir da conferência para revisão da Convenção de Atenas de 1974, houve uma intensificação das discussões sobre a capacidade do setor de seguros e resseguros fazerem frente à nova exigência de seguro compulsório para o transporte de passageiros, o nosso principal interesse é

---

<sup>149</sup> A arvorada por um navio cujo porto de registro é diferente do país de origem do proprietário. Também conhecida como registro aberto, é utilizada pelos proprietários de navio por diferentes razões sendo algumas relacionadas a padrões de segurança. Normalmente a opção por uma bandeira de conveniência se dá em face da burocracia do país no qual a companhia está sediada, dos altos impostos e taxas, da obrigatoriedade de contratação de mão-de-obra ou até mesmo para fugir de embargos econômicos.

<sup>150</sup> A Argentina é parte da Convenção de Atenas de 1974 e de seu Protocolo de 1976.

outro, qual seja, garantir a rápida e justa reparação por danos sofridos por estes passageiros.

Se o judiciário brasileiro busca em suas decisões impor o mínimo ônus ao demandado nas ações reparatorias, temos sim aqui no Brasil uma situação inversa ao da alardeada defasagem dos valores base para estas indenizações.

Tem razão Patrick Griggs ao supor que diversos países em desenvolvimento relutam em aderir ao tratado por considerarem o valor das indenizações excessivamente elevado para as suas realidades nacionais. Desta forma, creio que os 250.000 DES ou cerca de R\$ 685.000,00<sup>151</sup> (oitocentos e oitenta e cinco mil reais) de limite para a responsabilidade objetiva do transportador, nos casos de morte ou lesão corporal representem um valor bem razoável, da mesma forma que os 400.000 DES ou cerca de R\$ 1.100.000,00 (hum milhão e cem mil reais) de limite de responsabilidade subjetiva.

Quanto às bagagens de cabine, o transportador torna-se responsável desde o momento em que estas tenham sido levadas pelo transportador ou pelo seu servidor ou agente na estação ou terminal marítimo, durante o embarque ou desembarque - incluído aí o transporte por via marítima da terra para o navio ou vice-versa disponibilizado pelo transportador, e durante todo o período em que esta estiver a bordo do navio.

A grande comparação que se faz neste caso é com o extravio de bagagens no transporte aéreo, regulado pelas Convenções de Varsóvia/Montreal. A jurisprudência dos tribunais superiores é no sentido de que o transportador aéreo, seja em viagem nacional ou internacional, responde integralmente pelo extravio de bagagens mediante aplicação do CDC, desde que o evento tenha ocorrido na sua vigência, caso em que fica afastada a

---

<sup>151</sup> Convertido ao câmbio de R\$ 2,75 (dois reais e setenta e cinco centavos)

incidência da Convenção de Varsóvia/Montreal e, por via de consequência, a indenização tarifada<sup>152</sup>.

Nas demais instâncias esta indenização tem sido fixada de acordo com o artigo 22º da Convenção de Montreal, em 1.000 DES por passageiro, ou aproximadamente R\$ 2.750,00.

O limite de responsabilidade por perda ou dano à bagagem estabelecido pela Convenção de Atenas é de 2.250 unidades monetárias por passageiro e por transporte ou cerca de R\$ 6.200,00 (seis mil e duzentos reais), de acordo com o artigo 8.

Embora este limite seja substancialmente maior do que o estipulado no transporte aéreo, a “perda ou dano à bagagem” segundo a Convenção de Atenas ensejará a obrigação de pagamento pelo transportador do chamado prejuízo patrimonial, no qual podemos visualizar a perda ou destruição de objetos de valor sentimental, aquisição de novas peças de vestuário entre outros.

A grande vantagem trazida pela incorporação da Convenção de Atenas é a definição de quais bagagens estão cobertas e o momento de início e fim desta responsabilidade do armador por conta do manuseio das bagagens, uma vez que poderíamos argumentar que o transporte está concluído no momento em que o passageiro deixa o navio.

Como desvantagem teríamos o teto de 2.250 DES por passageiro, ou seja, independente do número de bagagens despachadas que, tal como ocorre no transporte aéreo, tende a ser afastado pelo STJ e STF. Quanto a este problema, já discutimos no decorrer deste trabalho a possibilidade que a Convenção traz de os Estados-Parte estabelecerem limites maiores para os transportes realizados em sua jurisdição.

---

<sup>152</sup> Brasil. Superior Tribunal de Justiça, STJ - Recurso Especial: REsp 552553 RJ 2003/0109312-3

#### **4.4 Mecanismos para incorporação de normas relevantes da Convenção de Atenas, 2002.**

O Protocolo de 2002 em suas cláusulas finais, artigo 17, estabeleceu que o prazo de assinatura, na sede da Organização, correria a partir de 1º de maio de 2003 até 30 de abril de 2004, continuando após esta data aberto à adesão. Desta forma, os Estados podem manifestar o seu consentimento em obrigar-se perante este Protocolo mediante adesão, ressalvado o caso em que o instrumento de adesão seja depositado após a entrada em vigor de uma emenda ao Protocolo, quando será considerado como aplicado a este Protocolo modificado pela emenda.

Um Estado não poderá manifestar seu consentimento em obrigar-se perante este Protocolo a menos que denuncie a Convenção de Atenas, 1974 e os Protocolos de 1976 e 1990, se deles for Parte.

Desta forma, cumprido o requisito do artigo 15 da Convenção de Viena 1969 segundo o qual um Estado pode obrigar-se por um tratado através da adesão quando esse tratado disponha que tal consentimento pode ser manifestado pela adesão, o Brasil poderia fazê-lo após a análise de constitucionalidade pelo Congresso Nacional, de acordo com o art. 49, I da Constituição Federal de 1988, *in verbis*:

“Art. 49 - É da Competência exclusiva do Congresso Nacional:  
I - resolver definitivamente sobre tratados, acordos ou atos internacionais que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional.”

Poderíamos aventar ainda uma segunda possibilidade de incorporação de certas regras contidas na Convenção de Atenas, opção este resultado do trabalho da CCA-IMO.

De acordo com que estudamos no capítulo 3, o Brasil participa das Conferências da Organização Marítima Internacional através de seu corpo diplomático e da CCA-IMO<sup>153</sup>, de forma que além de auxiliar na participação efetiva do Brasil na OMI, cabe a ela a internalização das diretrizes e procedimentos para o transporte marítimo internacional adotados pela OMI.

Assim, a sua atuação dentro do poder executivo nacional se dá mediante a colaboração de outros Ministérios e de órgãos governamentais na elaboração de pareceres e sugestões relativas aos assuntos e atividades da IMO, e o encaminhamento ao Congresso Nacional dos tratados internacionais para aprovação.

Há que se questionar então se o Comandante da Marinha como Autoridade Marítima eno exercício das atribuições subsidiárias particulares<sup>154</sup>, estabelecidas de acordo com a Lei Complementar n° 97/99, e com a Lei n° 9.537/97 – LESTA, art. 4°, I, poderia incorporar às suas normas definições e regras dispostas na Convenção de Atenas, 2002.

Entendo ser esta uma via rápida de introdução de algumas regras estudadas, admissível face à hipótese análoga já consagrada de incorporação de regras relativas à proteção do meio-ambiente, em conformidade com o inciso VII, do mesmo artigo delineado segundo o qual cabe à Autoridade Marítima “estabelecer os requisitos referentes às condições de segurança e habitabilidade e para a prevenção da poluição por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio”.

---

<sup>153</sup> Cf. Anexo 3

<sup>154</sup> Brasil. Lei Complementar n° 97/99, Art. 17. Cabe à Marinha, como atribuições subsidiárias particulares: I - orientar e controlar a Marinha Mercante e suas atividades correlatas, no que interessa à defesa nacional; II - prover a segurança da navegação aquaviária; III - contribuir para a formulação e condução de políticas nacionais que digam respeito ao mar; IV - implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos, no mar e nas águas interiores, em coordenação com outros órgãos do Poder Executivo, federal ou estadual, quando se fizer necessária, em razão de competências específicas. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br/ccivil/LEIS/LCP/Lcp97.htm>>. Acessado em 03 mar 2010.

## CONCLUSÕES

Após 1957, ano em que o número de passageiros transportados pelos navios foi igualado pelo volume transportado pelas companhias aéreas, o transporte de lazer representado no início do século passado pelas famosas viagens de volta ao mundo, da *Hamburg America Line*, e da *Cunard Line*, deu lugar a um setor pujante que movimenta cerca de 20 milhões de passageiros por ano.

No Brasil o crescimento do setor chegou a 623% nos últimos anos, sendo uma grande parcela deste resultado devido à comercialização dos chamados Cruzeiros de Cabotagem. Para a temporada de 2009/2010 o número de passageiros transportados por águas jurisdicionais brasileiras deve ultrapassar as 900.000 pessoas.

O número e o tamanho dos navios que operam nas costas brasileiras dependem de vários fatores que vão além da natural necessidade de novos roteiros, até a pressão para a construção de embarcações maiores e mais luxuosas, que contribuirão para melhora do fluxo de caixa operacional das companhias.

Confirmada a condição do Brasil de país sede da Copa do Mundo de Futebol de 2014 e dos Jogos Olímpicos de 2016, eventos que potencializarão a presença de navios de passageiros em território nacional, o desenvolvimento de um marco regulatório para o setor tornou-se a principal tarefa de legisladores e governo. Regras pouco claras a respeito das operações destes navios, a forma de tributação e fiscalização, e até relativas à entrada e permanência de tripulantes estrangeiros vêm há muito tempo causado preocupação às companhias.

Além disto, a regulação do setor compartilhada entre a ANTAQ, responsável pela normatização relativa à infra-estrutura de portos e terminais, e o Ministério do Turismo responsável pelas operações de turismo, tem contribuído para as dificuldades de fiscalização de empresas e contratos.

A operação destes navios de cruzeiro marítimo em águas jurisdicionais brasileiras se dá apenas por conta de uma regra da Normam 04/DPC que garante a estes navios tratamento idêntico ao da embarcação estrangeira empregada na navegação de longo curso, isentando-as de Inscrição Temporária.

Embora esta singela disposição da Normam tenha possibilitado precariamente a atuação das companhias estrangeiras em território nacional, o texto acabou por afastar a obrigação de Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Embarcações ou por suas Cargas (Seguro DPEM)<sup>155</sup>, uma vez que o mesmo se “aplica exclusivamente às embarcações sujeitas à inscrição nas capitânicas dos portos ou repartições a estas subordinadas”.

Segundo a Lei nº 8.374/91, a finalidade deste seguro é a de “dar cobertura a pessoas transportadas ou não, inclusive aos proprietários, tripulantes e/ou condutores das embarcações, e a seus respectivos beneficiários ou dependentes, esteja ou não a embarcação operando [ ]” e “compreendem as indenizações por morte, invalidez permanente e despesas de assistência médica e suplementares”.

Esta situação, além de preocupante, demonstra que a tentativa de acomodação de regras específicas para os navios de cruzeiro no bojo da legislação nacional direcionada ao transporte regional ou de lazer em

---

<sup>155</sup> Brasil. Lei nº 8.374, de 30 de dezembro de 1991. Dispõe sobre o Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por embarcações ou por sua carga e dá outras providências. Alteração do Decreto-Lei nº 73, de 21 de novembro de 1966. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil/LEIS/1989\\_1994/L8374.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil/LEIS/1989_1994/L8374.htm)>. Acesso em 03 mar 2010.

pequenas embarcações, pode gerar mais dificuldades do que resultados. Daí a necessidade de se avaliar a pertinência de adesão às regras da Convenção de Atenas.

Talvez o principal ponto a ser considerado quanto às regras da Convenção seja o fato dela ter sido desenvolvida exatamente para tratar da questão da responsabilidade do transportador marítimo nos navios de passageiros puros que, como vimos, representam as grandes embarcações com mais de 80.000 toneladas e um número crescente de passageiros.

Como no caso do vôo 447 da *Air France*, acidente ocorrido em maio de 2009 e que vitimou 228 pessoas e causou o desaparecimento quase que total da aeronave, os navios podem também estar envolvidos em acidentes catastróficos. Ocorre que os navios de cruzeiro podem transportar cerca de oito vezes mais passageiros que um avião e, como vemos no caso do avião da *Air France*, o salvamento em alto-mar é sempre uma operação arriscada.

Estudos do HSVA<sup>156</sup> relacionados à evacuação dos passageiros, indicam que estas operações podem se tornar demoradas de acordo com a hora do sinistro (dia/noite), tamanho e frequência das ondas, ângulo de adernagem. O que o acidente da Air France demonstrou é que mesmo o abandono da nave não é garantia de salvamento.

Desta forma, a OMI conseguiu aprovar em 2006 emendas a SOLAS estabelecendo a quantidade de danos que um navio de passageiros deve suportar e ainda retornar em segurança ao porto. O fato é que segundo dados da OMI as perdas de navios estão mais relacionadas com a inviabilidade

---

<sup>156</sup> HAMBURGISCHE SCHIFFBAU-VERSUCHSANSTALT HSVA – HSVA (The Hamburg Ship Model Basin). Relatório nº. 1661. Time-Dependent Survival Probability of a Damaged Passenger Ship II – Evacuation in Seaway and Capsizing. Hamburgo, maio 2006. *passim*.

econômica do reparo, conhecida como *constructive total losses*, declarada pelas seguradoras do que com naufrágios<sup>157</sup>.

O número de vidas perdidas no transporte marítimo permanece estável conforme vemos na tabela abaixo. Naufrágios como o do ferry *Al-Salaam Boccaccio 98* que ocasionou aproximadamente 1.000 mortes alteram profundamente os resultados:

Tabela 4: **Razão mortes / pessoas transportadas (2004/2008)**

	2004	2005	2006	2007	2008
<b>LRF lives lost all ships</b>	<b>664</b>	<b>470</b>	<b>1,825</b>	<b>525</b>	<b>1160</b>
Estimated amount of seafarers		1,187,000	1,232,000	1,277,000	1,246,200
Estimated total number of ferry passengers	1,321,228,835	1,395,306,149	1,629,573,558	1,681,931,684	n/a
Estimated total number of cruise passengers	15,402,793	16,719,322	16,927,718	17,857,711	n/a
Estimated total number of passengers	1,336,631,628	1,412,025,471	1,646,501,276	1,699,789,395	1,913,962,859
<b>Total amount of passengers and crew</b>		<b>1,413,212,471</b>	<b>1,647,733,276</b>	<b>1,701,066,395</b>	1,915,209,059
<b>Ratio best estimate</b>	<b>4.53E-07</b>	<b>3.33E-07</b>	<b>1.11E-06</b>	<b>3.09E-07</b>	<b>6.06E-07</b>

*Source: Lloyd's Register Fairplay for loss of lives, Statistics Shippax (Statistics & Outlook 2006, Market: 2008 Statistics) for number of passengers, BIMCO/ISF Manpower 2005 Update and Drewry 2008 Manpower report for numbers of seafarers; Note: no data on fishers has yet been obtained.*

O fato é que a história mostrou de maneira dramática que os acidentes podem ser prevenidos, mas não são impossíveis de ocorrer. Assim, tendo o Brasil se tornado um dos principais destinos para as companhias de cruzeiro precisa atualizar urgentemente suas normas relativas ao transporte de passageiros, alicerçadas ainda no Código Comercial de 1850, na Convenção de Bruxelas de 1924, e no Código Civil de 2002.

Após os Estados participantes da OMI adotarem em 2002 emendas à Convenção de Atenas de 1974, que tornam norma internacional a cobertura através de seguro obrigatório dos passageiros dos navios, e aumentam os

<sup>157</sup> INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. Maritime Knowledge Centre. International Shipping and World Trade: Facts and figures. Londres. 26 Outubro 2009. Passim.

limites de responsabilidade dos transportadores, ficou claro que é interesse da comunidade internacional garantir a justa indenização dos prejuízos sofridos pelos passageiros.

Frise-se que mesmo tendo a Convenção de 2002 estabelecido um sistema de responsabilização do transportador dividido em dois níveis: até 250.000 unidades monetárias (DES) de responsabilidade objetiva do transportador; e até 400.000 unidades monetárias quando provada a falta ou negligência do transportador, foi incluída cláusula “*opt-out*”, que autoriza o Estado-Parte fixar um limite de responsabilidade maior.

A Comunidade Européia, por exemplo, ao incorporar as regras da Convenção de Atenas, 2002 determinou a criação de um fundo para o imediato ressarcimento destes prejuízos, o que prova que o instrumento da OMI de fato pode ser incorporado às regras locais ou regionais, mediante os ajustes necessários, mesmo que isto signifique uma perda de uniformidade.

A inclusão da Resolução 2 da Conferência, que trata dos Certificados de Seguro ou outras formas de garantia financeira para os navios que arvoram pavilhões de um Estado registrados sob contrato de fretamento do tipo casco-nu (*bareboat*), demonstra de forma cabal que os Estados participantes estavam preocupados em regular tanto quanto o possível os modelos de negócio existentes.

A adesão do Brasil à Convenção de Atenas 2002 mediante autorização do Congresso Nacional, nos termos do art. 49, I da Constituição Federal de 1988, representará a incorporação deste instrumento sob o status de lei ordinária. Eventuais antinomias normativas devem ser solucionadas pelos princípios: *lex posterior derogat legi priori*, e *lex posterior generalis non derogat legi priori speciali*.

Com a publicação do Decreto Legislativo que venha a aprovar o texto da Convenção restaria solucionar eventuais conflitos através da dicção dos parágrafos 1º e 2º do art.2º da Lei de Introdução ao Código Civil Brasileiro: “§ 1º A lei posterior revoga a anterior quando expressamente o declare, quando seja com ela incompatível ou quando regule inteiramente a matéria de que tratava a lei anterior; § 2º A lei nova, que estabeleça disposições gerais ou especiais a par das já existentes, não revoga nem modifica a lei anterior”.

Ocorre que, como já estudamos, sendo a Convenção de Atenas uma norma protetiva dos direitos dos consumidores vale o “comando constitucional indeclinável de que o consumidor tem direito fundamental à defesa de seus direitos e interesses”. Como resultado, sempre que algum de seus dispositivos for mais benéfico aos passageiros deve ser este aplicado em detrimento, inclusive, de garantias estabelecidas pelo CDC, quando menos favoráveis.

Assim, de acordo os elementos apresentados ao longo do presente trabalho, é possível afirmarmos que a incorporação da Convenção de Atenas geraria primeiro reflexos de ordem geral no plano internacional, qual seja, demonstrar quais as regras norteadoras do transporte marítimo de passageiros em território nacional.

Ainda em termos de política nacional de transportes, a Convenção surgiria como um instrumento normativo especial a embasar a gestão do ANTAQ e pelo Ministério do Turismo no que couber.

A principal vantagem, contudo, seria de ordem específica, ou seja, estabelecimento de um sistema de responsabilização dos transportadores, por danos causados aos passageiros, capaz de garantir um nível adequado de indenizações na eventualidade da ocorrência de um acidente marítimo.

Como vimos, o judiciário brasileiro reluta em impor o mínimo ônus ao demandado nas ações reparatórias, de modo que os 250.000 DES ou cerca de R\$ 685.000,00 (oitocentos e oitenta e cinco mil reais) de limite para a responsabilidade objetiva do transportador, nos casos de morte ou lesão corporal representam um valor bem razoável, da mesma forma que os 400.000 DES ou cerca de R\$ 1.100.000,00 (hum milhão e cem mil reais) de limite de responsabilidade subjetiva.

Quanto às bagagens, além de estipular claramente o período durante o qual o transportador é responsável pela sua guarda, a Convenção de Atenas inclui a obrigação de pagamento pelo transportador do chamado prejuízo patrimonial, e autoriza os Estados-Parte a estabelecerem limites maiores para os transportes realizados em sua jurisdição.

Sendo a adesão uma das formas aceitas pela Convenção de Atenas para que os Estados possam manifestar o seu consentimento em obrigar-se perante o Protocolo de 2002, e entendendo que em face das análises expostas neste trabalho, as disposições da Convenção atendem no geral as necessidades do Brasil em estabelecer um marco regulatório para o setor de transporte de passageiros em cruzeiros marítimos, é que concluo afirmando que é passada a hora de submetermos este instrumento a análise de constitucionalidade pelo Congresso Nacional ou, ao menos, incorporar algumas de suas definições e regras através de normas da Autoridade Marítima.

\*\*\*\*\*

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ACCIOLY, Hidelbrando. Manual de direito internacional público. 17.ed. São Paulo: Saraiva, 2009.

AHUMADA, Raul Cervantes apud STRENGER, Irineu. Direito moderno em foco: responsabilidade civil, direito marítimo e outros. São Paulo: Editora RT, 1986. p.74

AMARAL, Ricardo. Cruzeiros marítimos. Sao Paulo: Manole. 2002.

ANJOS, J. Haroldo dos. GOMES, Carlos Rubens Caminha. Curso de direito marítimo. Rio de Janeiro: Renovar, 1992.

ARAÚJO, Rodolfo. O tratado internacional em face do direito interno. *Revista da Faculdade de Direito da UFPR*, Paraná, 1968, v.11, p.237-242.

Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974 and protocol of 2002. London: IMO, 2003 (IMO-IA436E). Language(s): E.

BIOCCA, Stella Maris. Derecho Internacional Privado. 1ª ed. Buenos Aires:Lajouane, 2004. p.23.

BOISSON, Philippe. In: Safety at Sea: Policies, Regulations and International Law. The History of Safety at Sea. Paris, Edition Bureau Veritas, 1999. – ISBN: 2-86413-020-3, pp 45-55

BRUNETTI, Antonio. Manuale del diritto della navigazione marítima e interna. Pavona: La Garangola, 1947. p.260-268.

CHAMI, Diego Esteban. Convenio de Atenas 2002 Responsabilidad em el transporte de pasajeros por água. In: Estudios de Derecho Marítimo. En homenaje al Doctor Jose Domino Ray. Buenos Aires: Lexis Nexis, 2005.

City of Poros. Disponível em:

<[http://en.wikipedia.org/wiki/City\\_of\\_Poros\\_\(ship\)](http://en.wikipedia.org/wiki/City_of_Poros_(ship))>. Acesso em: 28 de outubro de 2009.

DANJON, Daniel: "Traité de droit maritime". Paris: Librairie générale de Droit et de Jurisprudence. 1910. 4v.

DAS, Sujit. Mean acts of islamic terrorism on mighty oceans. Disponível em: <<http://www.news.faithfreedom.org/index.php?name=News&file=article&sid=1695>>. Acesso em: 25 abr 2009

DINH, Nguyen Quoc; DAILLER, Patrick; PELLET, Alain. Direito internacional público. 2ª. ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2003. 1517 p.

FERRAZ, Joandre Antonio. Obrigações e contratos em viagens e turismo. Barueri, SP: Minha Editora; São Paulo: Ipeturis, 2005.

FIORATI, Jete Jane. A disciplina jurídica dos espaços marítimos na convenção das nações unidas sobre Direito do Mar de 1982 e na jurisprudência internacional. Rio de Janeiro: Renovar, 1999.

FOREST, James J. F... Homeland Security: Borders and points of entry. Washington: Library of Congress, 2006. p.238.

FERREIRA, Waldemar Martins. O commercio maritimo e o navio. São Paulo: 1931. 335p.

GIRAUD, Laire José. Transatlânticos em Santos - 1901/2001. São Paulo: Câmara Brasileira do Livro, 2001.

GOLD, Edgar et al. Maritime Law -Canada. Toronto: Irwin Law Inc., 2003. p.479-494.

GRIGGS, Patrick et al. Limitation of liability for maritime claims. Capítulo 10 – Brazil. 4. ed. Londres: Informa Professional, p. 191-197.

GUIMARÃES, Paulo Jorge Scartezzini. Dos contratos de hospedagem, de transporte de passageiros e de turismo. 1ª.ed. São Paulo: Saraiva, 2007.

ISRAEL, Giora. Miller Laurence. Dictionary of the cruise industry. Inglaterra: Lavenham Press. 1999.

J. BONNECASE : "Le droit commercial maritime. Son particularisme. Son domaine d'application et sa méthode d'interprétation". Paris: Sirey. 1931. 760p.

J.M. PARDESSUS : "Collection des lois maritimes antérieures au XVIIIème siècle" 1er volume, Paris 1828-1845.

KOEHLER, Frederico Augusto Leopoldino. Hierarquia dos tratados internacionais em face do ordenamento jurídico interno: um estudo sobre a jurisprudência do STF.. Clubjus, Brasília-DF: 11 out. 2007. Disponível em: <<http://www.clubjus.com.br/?content=2.10678>>. Acesso em: 10 jan. 2010.

LACERDA, José C. Sampaio de. Curso de direito privado da navegação. v.1 - Direito Marítimo. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 1974.

MARQUES, Cláudia Lima et. al. Comentários ao Código de Defesa do Consumidor, RT, 2ª. ed., São Paulo, 2006.

MELCHOR, Paulo. Empresa mercantil estrangeira no Brasil: conceito, autorização para instalação e funcionamento e investimentos. In: *Âmbito Jurídico*, Rio Grande, 10, 31/08/2002 Disponível em: <[http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n\\_link=revista\\_artigos\\_leitura&artigo\\_id=4718](http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=4718)>. Acesso em: 22/08/2009

MELO, Celso D. de Albuquerque. *Alto-mar*. Rio de Janeiro: Renovar. 2001.

MORSELLO, Marco Fábio. *Responsabilidade civil no transporte aéreo*. São Paulo: Atlas, 2006, p. 402/403

NONAKA, Gilberto; PIERRI, Deborah. Consulta nº 03/2007. *Cao Consumidor*. Tema: Serviço essencial – concessionária de transporte aéreo - danos sofridos pelos consumidores – Código Brasileiro de Aeronáutica – Código de Defesa do Consumidor – Código Civil - responsabilidade civil – diálogo das fontes - primazia das normas de proteção mais amplas aos direitos e interesses dos consumidores — axiologia constitucional (CF, arts. 5º, XXXII e 170, V). Ministério Público de São Paulo, 2007.

OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. *Curso de Direito Marítimo*. v.1 e 2 2ª.ed., Barueri, Manole, 2005.

PESCUMA, Derma. *Referências bibliográficas: um guia para documentar suas pesquisas*. São Paulo: Olho d'Água. 2003.

PIERRONNET, François-Xavier. *Responsabilité Civile et Passagers Maritimes*. Presses Universitaires D'Aix – Marseille. 2004

RIPERT Georges. *Droit maritime*. 4 ed. Paris: Rousseau et Compagnie, 1950. 3t.

RODIERE. René. *Traité général de droit maritime*. t.I. Paris: Dalloz. 1976.

\_\_\_\_\_. *Droit Maritime*. 7 ed. Paris: Dalloz. *Precis*. 1977. p.27.

REALE, Miguel. *Lições Preliminares de Direito*, 27ª ed. ajustada ao novo Código Civil. São Paulo: Saraiva, 2002, p.304.

REZEK, J.F. *Direito internacional público: Curso elementar*. 11.ed. São Paulo: Saraiva, 2008.

RUIZ, José Juste. *Ciências jurídicas*, s.d., pp. 39 A 89.

SALGUES, Oto. *Conhecimento de embarque: teoria e prática no transporte marítimo*. Santos: Edição do Autor. 2000.

SERVER, Lee. *The golden age of ocean liners*. Nova Iorque: Smithmark Publishers, 1996. 80p.

SIMAS, Hugo. *Compêndio de Direito Marítimo Brasileiro*. São Paulo: Livraria Acadêmica, 1938.

STRENGER, Irineu. *Direito moderno em foco: responsabilidade civil, direito marítimo e outros*. São Paulo: Ed. RT, 2004.

SEYMOUR, William Digby. "*Merchant shipping act, 1854:*" *with introductory summary, notes, index and an appendix*. Londres: W.G. Benning & Co., Law Booksellers, 1855, pp. 357 a 360.

Venosa, Sílvio de Salvo. *Direito civil: teoria geral das obrigações e teoria geral dos contratos*. 8ªed. São Paulo: Atlas, 2008. (Coleção direito civil; v-2). 599p.

VIGARIÉ, A. *Réflexion sur la signification économique du transport*. ADMA, in PIERRONNET, François-Xavier. *Responsabilité civile at passagers maritimes*. t.1. Marselha: 2004.

\_\_\_\_\_. *Direito civil: contratos em espécie*. 8ªed. São Paulo: Atlas, 2008. (Coleção direito civil; v-3). 640p.

WILLIAM, Tetley. *Maritime liens and claims*. 2ª.ed, Quebec: Les Editions Yvon Blais, 1998.

\_\_\_\_\_. *International Maritime and Admiralty Law*. 1ª.ed, Londres: Thomson Carswel, 2003.

\*\*\*\*\*

## ANEXO 1

### CONVENÇÃO DE ATENAS RELATIVA AO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E SUAS BAGAGENS POR VIA MARÍTIMA, 2002<sup>158</sup>

#### Artigo 1

##### *Definições*

Nesta Convenção as expressões abaixo têm o seguinte significado atribuído pela presente Convenção:

1.
  - (a) “transportador” significa aquele por quem ou em nome de quem foi celebrado um contrato, independente do transporte ser de fato feito por tal pessoa ou por um transportador executante;
  - (b) “transportador executante” não significa o transportador propriamente dito, mas o armador, afretador ou o operador do navio que realiza de fato todo ou parte do transporte; e
  - (c) “transportador que realiza de fato todo ou parte do transporte” significa o transportador executante, ou, no caso de ser o transportador quem de fato realiza o transporte, o próprio transportador.
2. “contrato de transporte” significa um contrato feito por ou em nome de um transportador para o transporte por via marítima de um passageiro ou de um passageiro e sua bagagem, conforme seja o caso;
3. “navio” significa apenas uma embarcação marítima, excluindo veículos com colchão de ar;
4. “passageiro” significa qualquer pessoa transportada em um navio,
  - (a) sob um contrato de transporte, ou
  - (b) quem, com o consentimento do transportador, esteja acompanhando um veículo ou animais vivos cobertos por um contrato de transporte de mercadorias não reguladas por esta Convenção;
5. “bagagem” significa qualquer artigo ou veículo transportado pelo transportador sob um contrato de transporte, excluindo:

---

<sup>158</sup> Convenção consolidado com o seu protocolo de 2002. Disponível em: <[https://www.ccaimo.mar.mil.br/sites/default/files/Conv\\_Consolidado\\_2002.pdf](https://www.ccaimo.mar.mil.br/sites/default/files/Conv_Consolidado_2002.pdf)>. Acesso 01 de março de 2010.

(a) artigos e veículos transportados por um afretador, documento de embarque de carga ou outro contrato cobrindo principalmente o transporte de mercadorias, e

(b) animais vivos;

6. “bagagem de cabine” significa a bagagem que o passageiro tenha em sua cabine ou da qual esteja de posse ou que esteja sob sua guarda ou controle. Exceto para os fins de aplicação do parágrafo 8 deste Artigo e do Artigo 8, bagagem de cabine inclui a bagagem que o passageiro tenha dentro ou sobre seu veículo;

7. “perda ou dano à bagagem” inclui prejuízo patrimonial resultante da bagagem não ter sido devolvida ao passageiro dentro de um período de tempo razoável após a chegada do navio no qual a bagagem tenha sido, ou deveria ter sido, transportada, mas não inclui atrasos resultantes de litígios trabalhistas;

8. “transporte” cobre os seguintes períodos:

(a) em relação ao passageiro e à sua bagagem de cabine, o período durante o qual o passageiro e/ou sua bagagem de cabine estiver a bordo do navio ou durante o embarque ou desembarque, e o período durante o qual o passageiro e sua bagagem de cabine forem transportados por via marítima da terra para o navio ou vice-versa, se o custo deste transporte estiver incluído na tarifa ou se o navio utilizado para fins de transporte auxiliar tenha sido colocado à disposição do passageiro pelo transportador. No entanto, no tocante ao passageiro, o transporte não inclui o período durante o qual ele esteja em uma estação ou terminal marítimo ou em um cais ou em qualquer outra instalação portuária;

(b) em relação à bagagem de cabine, também o período durante o qual o passageiro estiver em uma estação ou terminal marítimo, em um cais, ou em qualquer outra instalação portuária, caso aquela bagagem tenha sido levada pelo transportador ou pelo seu servidor ou agente e não tenha sido devolvida ao passageiro;

(c) em relação a outra bagagem, que não seja a bagagem de cabine, o período a partir do momento em que tenha sido levada pelo transportador, ou pelo seu servidor, ou agente em terra ou a bordo até o momento em que seja devolvida pelo transportador, ou seu servidor ou agente;

9. “transporte internacional” significa qualquer transporte no qual, de acordo com o contrato de transporte, o local de partida e o local de destino estejam situados em dois Estados diferentes, ou em um único Estado se, de acordo com o contrato de transporte ou com o roteiro de viagem, haja uma escala em um porto intermediário em um outro Estado;

10. “Organização” significa a Organização Marítima Internacional;

11. “Secretário-Geral” significa o Secretário-Geral da Organização.

## ARTIGO 1BIS

### *Anexo*

O anexo a esta Convenção constituirá parte integrante da Convenção

## ARTIGO 2

### *Aplicação*

1. Esta Convenção se aplicará a qualquer transporte internacional se:
  - (a) o navio estiver arvorando a bandeira, ou estiver registrado em um Estado Parte desta Convenção, ou
  - (b) o contrato de transporte tiver sido celebrado em um Estado Parte desta Convenção, ou
  - (c) o local de partida ou de destino, de acordo com o contrato de transporte, estiver localizado em um Estado Parte desta Convenção.
  
2. Não obstante as disposições do parágrafo 1 deste Artigo, esta Convenção não se aplicará quando o transporte estiver sujeito, de acordo com qualquer outra convenção internacional relativa ao transporte de passageiros ou de bagagens por outro modal de transporte, a um regime civil de responsabilidade de acordo com as disposições de tal convenção, desde que aquelas disposições sejam de aplicação obrigatória ao transporte por via marítima.

## ARTIGO 3

### *Responsabilidade do transportador*

1. O transportador será responsável pelas perdas originadas por morte ou lesão corporal de um passageiro causadas por um incidente de navegação, na medida em que tais perdas não excedam 250.000 unidades monetárias por tal passageiro em uma ocasião distinta, a menos que o transportador prove que o incidente:
  - (a) resultou de um ato de guerra, hostilidade, guerra civil, insurreição ou de um fenômeno de caráter excepcional, inevitável e irresistível; ou
  - (b) foi totalmente causado por um ato ou omissão intencional de terceiros.

Se e quando as perdas excederem o limite acima, o transportador será adicionalmente responsabilizado, a menos que o transportador prove que o

incidente causador das perdas ocorreu sem falta ou negligência do transportador.

2 O transportador será responsável pelas perdas originadas por morte ou lesões corporais de um passageiro não causadas por um incidente de navegação, se o incidente que originou a perda tiver ocorrido por falta ou negligência do transportador. O ônus da prova de falta ou negligência recairá sobre o reclamante.

3 O transportador será responsável por prejuízos resultantes da perda ou danos à bagagem de cabine, se o incidente que originou tais prejuízos tiver ocorrido por falta ou negligência do transportador. Presumir-se-á a falta ou negligência do transportador quando os prejuízos tiverem ocorrido por um incidente de navegação.

4 O transportador será responsável pelas perdas ou danos à bagagem que não seja a de cabine, a menos que o transportador prove que o incidente causador da perda ocorreu sem falta ou negligência do transportador.

5 Para os fins deste Artigo:

- (a) “incidente de navegação” significa o afundamento, emborcamento, colisão ou encalhe do navio, explosão ou incêndio no navio, ou um defeito no navio;
- (b) “falta ou negligência do transportador” inclui a falta ou negligência dos servidores do transportador, no desempenho das funções de seu emprego.
- (c) “defeito no navio” significa qualquer mau funcionamento, falha ou o não cumprimento das regras de segurança aplicáveis com relação a qualquer parte do navio ou de seu equipamento quando utilizado no escape, evacuação, embarque e desembarque de passageiros; ou quando utilizado para propulsão, governo, navegação segura, amarração, fundeio, chegada ou saída de um ponto de atracação ou fundeio, ou controle de avaria após alagamento; ou quando utilizado para o lançamento de equipamentos salva-vidas; e
- (d) “perda” não incluirá danos punitivos ou exemplares.

6 A responsabilidade do transportador, segundo o presente artigo, refere-se unicamente às perdas provenientes de incidentes ocorridos durante o transporte. O ônus da prova de que o incidente causador da perda ocorreu durante o transporte, bem como a extensão da perda, recairá sobre o reclamante.

7 Nada nesta Convenção prejudicará o direito de recurso do transportador contra terceiros, ou a defesa por parcela de negligência contribuída, conforme o artigo 6 desta Convenção. Nada neste artigo prejudicará o direito relativo à limitação, de acordo com os artigos 7 e 8 desta Convenção.

8 A presunção de falha ou negligência de uma parte ou a atribuição do ônus da prova a uma parte não impedirá que sejam consideradas provas apresentadas a favor daquela parte .

## ARTIGO 4

### *Transportador executante*

1. Caso a execução do transporte ou parte dele tiver sido transferida a um transportador executante, o transportador deverá continuar sendo responsável por todo o transporte, de acordo com as disposições desta Convenção. Além disso, o transportador executante deverá estar sujeito e ter direito às disposições desta Convenção para a parte do transporte executada por ele.
2. O transportador deverá, em relação ao transporte realizado pelo transportador executante, ser responsável pelo atos e omissões do transportador executante e de seus servidores e agentes que estejam agindo no âmbito de seu trabalho.
3. Qualquer acordo especial através do qual o transportador assuma obrigações não impostas por esta Convenção ou qualquer renúncia dos direitos conferidos por esta Convenção deverá afetar o transportador executante somente se expressamente acordado por ele por escrito.
4. Quando, e na medida em que, tanto o transportador quanto o transportador executante forem responsáveis, sua responsabilidade será conjunta e solidária.
5. Nada neste Artigo deverá prejudicar o direito a recurso entre o transportador e o transportador executante.

## ARTIGO 4BIS

### *Seguro Compulsório*

- 1 Quando passageiros são transportados a bordo de um navio registrado em um Estado Parte, e licenciado para transportar mais de 12 passageiros, e a presente Convenção for aplicável, qualquer transportador, que realize de fato parte ou todo o transporte, deverá manter um seguro ou outra garantia financeira, tal como a garantia de um banco ou instituição financeira semelhante que cubra a responsabilidade prevista nesta Convenção com respeito à morte ou lesão corporal dos passageiros. O limite do seguro compulsório ou outra garantia financeira não deverá ser inferior a 250.000 unidades monetárias por passageiro em cada caso concreto.
- 2 Deverá ser emitido um certificado para cada navio atestando que um seguro ou outra garantia financeira está em vigor, segundo as disposições desta Convenção, após a autoridade competente de um Estado Parte haver determinado que as disposições do parágrafo 1 foram cumpridas. Com respeito a um navio registrado em um Estado Parte, o certificado será emitido ou endossado pela autoridade competente do Estado de registro do navio; no caso de um navio não registrado em um Estado Parte, o certificado poderá ser emitido ou endossado pela autoridade apropriada de qualquer Estado Parte. O certificado seguirá o modelo que se encontra no anexo desta Convenção e conterá os seguintes dados:

- (a) nome do navio, número e letras indicativas e o porto de registro;
  - (b) nome e endereço do principal local de negócios do transportador que realiza de fato o transporte no todo ou em parte;
  - (c) número IMO de identificação do navio;
  - (d) tipo e duração da garantia;
  - (e) nome e local principal de negócios do segurador ou outra pessoa que proveja garantia financeira e, quando apropriado, o local de negócios onde o seguro ou outra garantia financeira esteja estabelecido; e
  - (f) período de validade do certificado, o qual não deverá ser superior ao período de validade do seguro ou outra garantia financeira;
- 3 (a) Um Estado Parte poderá autorizar uma instituição ou uma organização reconhecida por ele a emitir o certificado referido no parágrafo 2. Tal instituição ou organização deverá informar ao Estado a emissão de cada certificado. Em todos os casos, o Estado Parte deverá garantir totalmente a integridade e a exatidão do certificado assim emitido, e assegurar os arranjos necessários para cumprir esta obrigação.
- (b) Um Estado Parte deverá comunicar ao Secretário-Geral:
- (i) as responsabilidades e condições específicas da autoridade delegada a uma instituição ou organização por ele reconhecida;
  - (ii) a revogação de tal delegação de autoridade; e
  - (iii) a data a partir da qual tal delegação de autoridade ou revogação de tal delegação tem efeito.

Uma autoridade delegada não terá efeito antes de três meses a partir da data na qual a notificação com esta finalidade tenha sido entregue ao Secretário-Geral.

- (c) A instituição ou organização autorizada a emitir certificados de acordo com este parágrafo deverá, no mínimo, estar autorizada a suspender tais certificados caso as condições sob as quais foram emitidos não forem cumpridas. Em todos os casos, a instituição ou organização deverá informar tal revogação ao Estado em cujo nome foi emitido o certificado.

4 O certificado será emitido na língua ou línguas oficiais do Estado emissor. Se a língua não for o inglês, o francês ou o espanhol, o texto deverá incluir a tradução para uma destas línguas e, se o Estado assim o decidir, a língua oficial do Estado poderá ser omitida.

5 O certificado deverá ser mantido a bordo e uma cópia deverá ser depositada com as autoridades que mantêm os dados de registro do navio ou, em caso de o navio não estar registrado em um Estado Parte, com a autoridade do Estado que emite ou endossa o certificado.

6 O seguro ou outra garantia financeira não satisfará os requisitos deste artigo se, por razões não relacionadas com o vencimento do prazo de validade do seguro ou garantia especificada no certificado, conforme o parágrafo 2, possa deixar de vigorar antes de transcorridos três meses a partir da data em que se tenha notificado o término do prazo de validade às autoridades referidas no parágrafo 5, a menos que o certificado tenha sido entregue a essas autoridades ou um novo certificado tenha sido emitido dentro de tal período. As disposições precedentes serão igualmente aplicadas a qualquer modificação que resulte em o seguro ou outra garantia financeira não mais satisfazer os requisitos deste artigo.

7 O Estado de registro do navio deverá, conforme as disposições deste artigo, determinar as condições de emissão e validade do certificado.

8 Nada nesta Convenção deverá ser interpretado como impedimento para que um Estado Parte confie em informação obtida de outros Estados, da Organização ou de outras organizações internacionais em relação à situação financeira dos provedores de seguro ou outras garantias financeiras para efeitos da presente Convenção. Em tais casos, o Estado Parte que se valer de tal informação não se exime de sua responsabilidade como Estado expedidor do certificado exigido no parágrafo 2.

9 Certificados emitidos ou endossados sob a autoridade de um Estado Parte serão aceitos por outros Estados Partes para os fins desta Convenção e serão considerados por outros Estados Partes como dotados da mesma validade que os certificados emitidos ou endossados por eles, inclusive no caso de certificação ou endosso de certificados de navios não registrados em um Estado Parte. Um Estado Parte poderá, em qualquer ocasião, requerer informação ao Estado que emite ou endossa um certificado, quando julgar que o segurador ou provedor de garantia constante no certificado de seguro não possui solvência financeira para cumprir as obrigações impostas pela presente Convenção.

10 Qualquer pedido de indenização coberto pelo seguro ou outra garantia financeira, conforme o presente artigo, poderá ser apresentada diretamente contra o segurador ou outra pessoa que proveja a garantia financeira. Neste caso, a quantia mencionada no parágrafo 1 se aplica como limite de responsabilidade do segurador ou outra pessoa que proveja a garantia financeira, mesmo se o transportador ou transportador executante não tiver direito à limitação de responsabilidade. O réu poderá invocar as defesas (que não sejam as de falência ou liquidação) a que o transportador a que se refere o parágrafo 1 teria o direito de invocar, segundo o disposto na presente Convenção. Ademais, o réu poderá invocar a defesa de que o prejuízo foi resultado da conduta dolosa do segurado, porém o réu não poderá invocar qualquer outra defesa a que tivesse o direito de invocar em processo iniciado pelo segurado contra o réu. O réu, em qualquer hipótese, deverá ter o direito de requerer que o transportador ou transportador executante seja incluído no processo.

11 Quaisquer recursos destinados a seguro ou outra garantia financeira mantida de acordo com o parágrafo 1 deverão ser disponibilizados exclusivamente para satisfazer as reclamações de indenização sob esta Convenção, e qualquer pagamento feito com tais recursos reduzirá qualquer responsabilidade proveniente da presente Convenção até o limite da quantia paga.

12 Um Estado Parte não deverá permitir que um navio de sua bandeira, ao qual este artigo se aplica, opere em nenhum momento a menos que a ele se tenha emitido um certificado de acordo com os parágrafos 2 ou 15.

13 Sujeito ao disposto no presente artigo, cada Estado Parte deverá assegurar em sua legislação nacional a exigência de que esteja em vigor seguro ou outra garantia financeira, no limite especificado no parágrafo 1, em relação a qualquer navio licenciado para transportar mais de doze passageiros, onde quer que esteja registrado, ao entrar ou deixar um porto em seu território, na medida em que se aplique esta Convenção.

14 Não obstante o disposto no parágrafo 5, um Estado Parte poderá notificar o Secretário-Geral que, para efeito do disposto no parágrafo 13, os navios não necessitam levar a bordo ou apresentar o certificado exigido no parágrafo 2 quando entrarem ou deixarem portos em seu território, desde que o Estado Parte que emite o certificado exigido no parágrafo 2 tenha notificado o Secretário-Geral sobre a manutenção do registro em formato eletrônico, acessível a todos os Estados Partes, atestando a existência do certificado e possibilitando aos Estados Partes cumprir suas obrigações, de acordo com o parágrafo 13.

15 Caso não for mantido seguro ou outra garantia financeira em relação a um navio de propriedade de um Estado Parte as disposições do presente artigo a este respeito não serão aplicáveis a tal navio, porém o navio deverá portar o certificado emitido pelas autoridades competentes do Estado de registro do navio, com a declaração de que o navio é propriedade daquele Estado e que a responsabilidade está coberta pela quantia prescrita de acordo com o parágrafo 1. Tal certificado deverá seguir o mais próximo possível o modelo estabelecido pelo parágrafo 2.

## **ARTIGO 5**

### ***Objetos de valor***

O transportador não deverá ser responsável pela perda ou dano a dinheiro, títulos mobiliários negociáveis, ouro, prata, jóias, obras de arte, ou outros objetos de valor, exceto quando tais objetos tenham sido depositados com o transportador para fim de guarda de valores. Neste caso, o transportador deverá ser responsável até o limite previsto no parágrafo 3 do Artigo 8, a menos que um limite mais alto seja acordado, de acordo com o parágrafo 1 do Artigo 10.

## **ARTIGO 6**

### ***Parcela de falta contribuída***

Se o transportador provar que a morte ou lesão corporal de um passageiro ou que a perda ou dano a sua bagagem foi causada ou contribuída pela falta ou negligência do passageiro, o tribunal com competência para julgar o caso poderá exonerar o transportador de toda ou parte de sua responsabilidade, de acordo com as disposições da lei daquele tribunal.

## ARTIGO 7

### *Limite de responsabilidade por morte ou lesão corporal*

1 A responsabilidade do transportador por morte ou lesão corporal de um passageiro, conforme o artigo 3, não excederá, em nenhuma hipótese, 400.000 unidades monetárias por passageiro em cada ocasião distinta. Se, conforme a lei do tribunal com jurisdição para julgar o caso, a indenização por danos for feita através de pagamento de renda periódica, o valor do capital equivalente desses pagamentos não deverá exceder aquele limite.

2 Um Estado Parte pode fixar o limite de responsabilidade prescrito no parágrafo 1 por meio de disposições específicas de sua legislação nacional, desde que o limite nacional de responsabilidade, se houver, não seja inferior ao prescrito no parágrafo 1. Um Estado Parte que utilize a opção prevista neste parágrafo informará ao Secretário-Geral o limite de responsabilidade adotado ou o fato de que não há limites.

## ARTIGO 8

### *Limite de responsabilidade por perda ou dano à bagagem ou a veículos*

1 A responsabilidade do transportador pela perda ou dano à bagagem de cabine não excederá em nenhum caso 2.250 unidades monetárias por passageiro e por transporte.

2 A responsabilidade do transportador pela perda ou dano ao veículo, inclusive toda a bagagem transportada em cima ou no interior do veículo, não excederá 12.700 unidades monetárias por veículo e por transporte.

3 A responsabilidade do transportador pela perda ou dano à bagagem que não esteja mencionada nos parágrafos 1 e 2 não excederá, em qualquer hipótese, 3.375 unidades monetárias por passageiro e por transporte.

4 O transportador e o passageiro poderão concordar que a responsabilidade do transportador ficará sujeita a uma franquia não superior a 330 unidades monetárias no caso de dano ao veículo e não superior a 149 unidades monetárias por passageiro no caso de perda ou dano a outra bagagem, sendo tal soma dedutível da quantia referente à perda ou aos danos sofridos.

## ARTIGO 9

### *Unidade monetária e conversão*

1 A Unidade monetária mencionada nesta Convenção é o Direito Especial de Saque, conforme definido pelo Fundo Monetário Internacional. As quantias mencionadas no parágrafo 1 do Artigo 3, no parágrafo 1 do Artigo 4bis, no parágrafo 1 do Artigo 7, e no Artigo 8 serão convertidas na moeda nacional do Estado do tribunal com jurisdição sobre o

caso, com base no valor daquela moeda em relação ao Direito Especial de Saque, na data do julgamento ou em data acordada pelas partes. O valor da moeda nacional, em Direito Especial de Saque, de um Estado Parte que seja membro do Fundo Monetário Internacional, será calculado de acordo com o método de avaliação do Fundo Monetário Internacional em vigor na data em questão, aplicado a suas operações e transações. O valor da moeda nacional, em Direito Especial de Saque, de um Estado Parte que não seja membro do Fundo Monetário Internacional, será calculado conforme determinar aquele Estado Parte.

2 Não obstante, um Estado que não seja membro do Fundo Monetário Internacional e cuja legislação não permita a aplicação das disposições do parágrafo 1, poderá, por ocasião da ratificação, aceitação, aprovação ou adesão a esta Convenção ou em qualquer ocasião posterior, declarar que a Unidade monetária a que se refere o parágrafo 1 será equivalente a 15 francos-ouro. O franco-ouro referido neste parágrafo corresponde a sessenta e cinco e meio miligrama de ouro com teor de pureza novecentos. A conversão do franco-ouro na moeda nacional deverá ser feita de acordo com a legislação do Estado em questão.

3 O cálculo mencionado na última frase do parágrafo 1, e a conversão mencionada no parágrafo 2 serão feitos de tal forma que, na medida do possível, expressem na moeda nacional dos Estados Partes o mesmo valor real para as quantias referidas no parágrafo 1 do Artigo 3, no parágrafo 1 do Artigo 4bis, no parágrafo 1 do Artigo 7 e no Artigo 8, que resultaria da aplicação das três primeiras frases do parágrafo 1. Os Estados comunicarão ao Secretário-Geral o método de cálculo de acordo com o parágrafo 1, ou o resultado da conversão no parágrafo 2, conforme o caso, no momento do depósito do instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão a esta Convenção e quando houver alteração em qualquer deles.

## **ARTIGO 10**

### ***Disposições suplementares sobre os limites de responsabilidade***

1. O transportador e o passageiro poderão acordar, expressamente e por escrito, limites mais altos de responsabilidade do que os previstos nos Artigos 7 e 8.
2. Os juros sobre os danos e as custas do processo não deverão ser incluídos nos limites de responsabilidade previstos nos Artigos 7 e 8.

## **ARTIGO 11**

### ***Defesas e limites para os servidores dos transportadores***

Caso seja impetrada uma ação judicial contra um servidor ou um agente do transportador ou do transportador executante proveniente de danos cobertos por esta Convenção, tal servidor ou agente, caso prove que esteja agindo no âmbito de seu trabalho terá o direito de invocar as defesas e os limites de responsabilidade que o transportador ou o transportador executante têm direito de invocar de acordo com esta Convenção.

## ARTIGO 12

### *Reclamações Cumulativas*

1. Quando os limites de responsabilidade previstos nos Artigos 7 e 8 tiverem efeito, estes se aplicarão à soma das quantias recuperáveis em todas as reclamações provenientes de morte ou lesão corporal a qualquer passageiro, ou de perda ou dano a sua bagagem.
2. Em relação ao transporte realizado por um transportador executante, a soma das quantias recuperáveis do transportador e do transportador executante e de seus servidores e agentes que estejam agindo no âmbito de seu trabalho não deverá exceder a quantia mais alta que poderia ser estipulada contra o transportador ou o transportador executante de acordo com esta Convenção, mas nenhuma das pessoas mencionadas deverá ser responsável por uma quantia que exceda o limite a ela aplicável.
3. Em qualquer caso em que um servidor ou agente do transportador ou do transportador executante tiver o direito, de acordo com o Artigo 11 desta Convenção, de invocar os limites de responsabilidade previstos nos Artigos 7 e 8, a soma das quantias recuperáveis do transportador ou do transportador executante, conforme seja o caso, e daquele servidor ou agente, não deverá exceder aqueles limites.

## ARTIGO 13

### *Perda do direito à limitação de responsabilidade*

1. O transportador não terá direito ao benefício de limitação de responsabilidade previsto nos Artigos 7 e 8 e no parágrafo 1 do Artigo 10, se for provado que o dano foi causado por um ato de omissão do transportador feito com a intenção de causar tal dano, ou por imprudência e com o conhecimento de que tal dano provavelmente ocorreria.
2. O servidor ou agente do transportador ou do transportador executante não deverá ter direito ao benefício de tais limites, se for provado que o dano foi causado por um ato de omissão daquele servidor ou do agente, feito com a intenção de causar tal dano, ou por imprudência e com o conhecimento de que tal dano provavelmente ocorreria.

## ARTIGO 14

### *Base para as reclamações*

Nenhuma ação por danos provenientes de morte ou lesão corporal a um passageiro, ou pela perda ou danos a sua bagagem, deverá ser levantada contra um transportador ou transportador executante a menos que esteja de acordo com as disposições desta Convenção.

## ARTIGO 15

### *Notificação de perda ou dano à bagagem*

1. O passageiro deverá notificar o transportador ou seu agente por escrito:
  - (a) no caso de dano aparente à bagagem:
    - (i) para bagagem de cabine, antes ou na hora do desembarque do passageiro;
    - (ii) para todas as outras bagagens, antes ou na hora de sua entrega;
  - (b) no caso de danos à bagagem que não sejam aparentes, ou de perda de bagagem, dentro de 15 dias a partir da data de desembarque ou entrega, ou a partir da hora em que tal entrega deveria ter ocorrido.
2. Se o passageiro não cumprir com as disposições deste Artigo, presumir-se-á, a menos que seja provado o contrário, que ele recebeu a sua bagagem intacta.
3. A notificação por escrito não precisará ser dada caso a condição da bagagem tenha, no momento de seu recebimento, sido sujeita a vistoria ou inspeção conjunta.

## ARTIGO 16

### **Prazo limite para propositura de ações**

1. Qualquer ação por danos provenientes de morte ou lesão corporal a um passageiro ou de perda ou dano a sua bagagem não poderá ser proposta após decorrido um período de dois anos.
2. O período limite deverá ser calculado da seguinte maneira:
  - (a) no caso de lesão corporal, a partir da data do desembarque do passageiro;
  - (b) no caso de morte ocorrida durante o transporte, a partir da data na qual o passageiro deveria ter desembarcado, e no caso de lesão corporal ocorrida durante o transporte e resultando na morte do passageiro após o desembarque, a partir da data da morte, desde que este período não seja superior a três anos a partir da data do desembarque;
  - (c) no caso de perda ou dano à bagagem, a partir da data do desembarque ou a partir da data na qual o desembarque deveria ter ocorrido, o que for mais tarde.

3 A lei do tribunal com jurisdição sobre o caso estabelecerá os fundamentos para a suspensão e interrupção dos períodos de limitação, porém, em nenhuma hipótese uma ação com base nesta Convenção poderá ser impetrada após expirados quaisquer dos seguintes prazos:

- (a) um prazo de cinco anos contados a partir da data de desembarque do passageiro ou da data em que o desembarque deveria ter sido efetuado, o que ocorrer mais tarde, ou caso ocorra antes de tal data
- (b) um prazo de três anos contados a partir do momento em que o reclamante teve conhecimento ou razoavelmente deveria ter tomado conhecimento da lesão, perda ou dano causado pelo incidente.

3. Não obstante os parágrafos 1, 2 e 3 deste Artigo, o período limite poderá ser estendido através de uma declaração do transportador ou de um acordo entre as partes após a causa da ação tenha sido levantada. A declaração ou acordo deverá ser feita por escrito.

## **ARTIGO 17**

### *Jurisdição competente*

1 As ações decorrentes dos artigos 3 e 4 desta Convenção deverão, por opção do reclamante, ser propostas perante um dos tribunais abaixo, desde que o tribunal esteja localizado em um Estado Parte desta Convenção, e sujeitas à legislação nacional de cada Estado aplicável ao local do tribunal, nos Estados com possíveis foros múltiplos.

- (a) o tribunal do Estado de residência permanente ou principal local de negócios do réu; ou
- (b) o tribunal do Estado de partida ou de destino, de acordo com o contrato de transporte; ou
- (c) o tribunal do Estado de domicílio ou residência permanente do reclamante, se o réu tiver um local de negócios nesse Estado e esteja sujeito a sua jurisdição, ou
- (d) o tribunal do Estado onde o contrato de transporte foi celebrado, se o réu tiver um local de negócios nesse Estado e esteja sujeito a sua jurisdição.

2 As ações previstas no artigo 4bis desta Convenção serão, por opção do reclamante, levadas a um dos tribunais onde a ação puder ser proposta contra o transportador ou o transportador executante, de acordo com o parágrafo 1.

3 Um Estado Parte deste Protocolo poderá aplicar outras regras para o reconhecimento e execução dos julgamentos, sempre que seu efeito garanta serem os julgamentos reconhecidos e executados, no mínimo, na mesma medida do disposto nos parágrafos 1 e 2.

4 Após a ocorrência do incidente que causou o dano, as partes podem concordar que a reclamação por danos será submetida a qualquer jurisdição ou a arbitragem

## **ARTIGO 17Bis**

### ***Reconhecimento e execução***

1 Qualquer julgamento ditado por um tribunal com jurisdição de acordo com o Artigo 17, passível de ser cumprido no Estado de origem onde não esteja mais sujeito a procedimentos ordinários de revisão, deverá ser reconhecido em qualquer Estado Parte, exceto:

- (a) quando a sentença tenha sido obtida por fraude; ou
- (b) quando ao réu não tenha sido dada notificação razoável ou oportunidade justa de apresentar o seu caso.

2 Uma sentença reconhecida em conformidade com o parágrafo 1 será executável em cada Estado Parte assim que as formalidades exigidas naquele Estado tenham sido satisfeitas. As formalidades não permitirão que os casos sejam reabertos no mérito.

## **ARTIGO 18**

### ***Anulação das disposições contratuais***

Qualquer disposição contratual concluída antes da ocorrência do incidente que originou a morte ou lesão corporal de um passageiro, ou a perda ou dano da bagagem do passageiro, e tenha como finalidade eximir qualquer pessoa responsável nos termos desta Convenção de responsabilidade com respeito ao passageiro, ou estabelecer um limite de responsabilidade inferior ao fixado pela presente Convenção, exceto como previsto no parágrafo 4 do Artigo 8 e qualquer estipulação cujo objetivo seja transferir o ônus da prova que recai sobre o transportador ou o transportador executante, ou restringir as opções especificadas nos parágrafos 1 ou 2 do Artigo 17, será nula e sem efeito, mas a nulidade desta provisão não tornará nulo o contrato de transporte, o qual permanecerá sujeito às provisões desta Convenção.

## **ARTIGO 19**

### ***Outras convenções sobre limitação de responsabilidade***

Esta Convenção não deverá alterar os direitos ou deveres do transportador, do transportador executante e de seus servidores ou agentes previstos em convenções internacionais relativas à limitação de responsabilidade dos armadores de embarcações marítimas.

## ARTIGO 20

### *Dano nuclear*

Nenhuma responsabilidade se originará sob esta Convenção por danos causados por um incidente nuclear:

- (a) se o operador de uma instalação nuclear for responsável por tal dano em conformidade com a Convenção de Paris de 29 de julho de 1960 sobre a Responsabilidade de Terceiros no Campo da Energia Nuclear, com as emendas do Protocolo Complementar de 28 de janeiro de 1964, ou a Convenção de Viena de 21 de maio de 1963 sobre Responsabilidade Civil por Dano Nuclear, ou qualquer emenda ou Protocolo a ela aplicável que estiver em vigor;
- (b) ou se o operador de uma instalação nuclear for responsável por tal dano, conforme a legislação nacional que regula a responsabilidade por esse dano, desde que tal legislação seja em todos os aspectos tão favorável para a pessoas que possam sofrer danos quanto a Convenção de Paris ou a de Viena, ou qualquer emenda ou Protocolo aplicáveis.

## ARTIGO 21

### *Transporte comercial por autoridades públicas*

Esta Convenção se aplicará ao transporte comercial realizado por Estados ou Autoridades Públicas sob contratos de transporte de acordo com os definições contidas no Artigo 1.

## ARTIGO 22

### *Declaração de inaplicabilidade*

1. Qualquer parte poderá, no momento da assinatura, ratificação, aceitação, aprovação ou adesão a esta Convenção, declarar por escrito que não dará efeito a esta Convenção quando o passageiro e o transportador forem súditos ou cidadãos daquela Parte.
2. Qualquer declaração feita de acordo com o parágrafo 1 deste Artigo poderá ser revogada a qualquer momento através de uma notificação por escrito ao Secretário-Geral da Organização.

## ARTIGO 22Bis

### *Cláusulas finais da Convenção*

As cláusulas finais da presente Convenção serão os Artigos 17 a 25 do Protocolo de 2002 à Convenção de Atenas relativa ao Transporte de Passageiros e suas Bagagens por via Marítima, 1974. Referências nesta Convenção a Estados Partes deverão ser tomadas como referências a Estados Partes daquele Protocolo

## CLÁUSULAS FINAIS

### ARTIGO 17

#### *Assinatura, ratificação, aceitação, aprovação e adesão*

1 O presente Protocolo estará aberto para assinatura, na sede da Organização, a partir de 1 de maio de 2003 até 30 de abril de 2004, continuando aberto à adesão a partir de então.

2 Os Estados poderão manifestar o seu consentimento em obrigar-se perante este Protocolo mediante:

- (a) assinatura sem reserva quanto à ratificação, aceitação ou aprovação; ou
- (b) assinatura sujeita à ratificação, aceitação ou aprovação seguida pela ratificação, aceitação ou aprovação; ou
- (c) adesão

3 A ratificação, aceitação, aprovação ou adesão será efetuada mediante o depósito de um instrumento para este efeito junto ao Secretário-Geral.

4 Qualquer instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão depositado após a entrada em vigor de uma emenda ao presente Protocolo, que seja aplicável a todos os Estados Partes existentes, ou após cumpridas todas as medidas requeridas para a entrada em vigor da emenda com respeito àqueles Estados Partes, será considerado como aplicado a este Protocolo modificado pela emenda.

5 Um Estado não poderá manifestar seu consentimento em obrigar-se perante este Protocolo a menos que denuncie os seguintes instrumentos, se deles for Parte:

- (a) a Convenção de Atenas relativa ao Transporte de Passageiros e Suas Bagagens por Via Marítima, feita em Atenas a 13 de dezembro de 1974;
- (b) o Protocolo à Convenção de Atenas relativa ao Transporte de Passageiros e Suas Bagagens por Via Marítima, feito em Londres a 19 de novembro de 1976; e

- (c) o Protocolo de 1990 que emenda a Convenção de Atenas relativa ao Transporte de Passageiros e Suas Bagagens por Via Marítima, feita em Atenas a 29 de março de 1990

com efeito a partir da data em que este Protocolo entre em vigor para aquele Estado, de acordo com o artigo 20.

## **ARTIGO 18**

### *Estados com mais de um regime jurídico*

- 1 Se um Estado tiver duas ou mais unidades territoriais nas quais sejam aplicáveis regimes jurídicos distintos em relação às matérias tratadas pelo presente Protocolo, poderá declarar, no momento da assinatura, ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, que o presente Protocolo será aplicável a todas as suas unidades territoriais, ou somente a uma ou mais delas, e poderá, em qualquer momento, modificá-la pela substituição da declaração original por outra.
- 2 Qualquer uma destas declarações deverá ser notificada ao Secretário-Geral e nela constarão expressamente as unidades territoriais às quais o Protocolo se aplica.
- 3 Em relação a um Estado parte que tenha feito tal declaração:
  - (a) as referências ao Estado de registro do navio e, no que diz respeito ao certificado de seguro obrigatório, ao Estado que o emite ou autentica, serão entendidas como referências à unidade territorial em que o navio esteja registrado e que emite ou autentica o certificado respectivamente;
  - (b) as referências às exigências da legislação nacional, limites de responsabilidades nacionais e moeda nacional serão entendidas, respectivamente, como referências às exigências da lei, dos limites de responsabilidade e da moeda da unidade territorial pertinente; e
  - (c) as referências a tribunais, e a julgamentos reconhecidos nos Estados Partes, serão entendidas como referências aos tribunais da unidade territorial relevante, assim como os julgamentos que deverão ser por ela reconhecidos.

## **ARTIGO 19**

### *Organizações Regionais de Integração Econômica*

- 1 Uma Organização Regional de Integração Econômica, constituída por Estados soberanos que tenham transferido sua competência em certos assuntos regidos pelo presente Protocolo, poderá assinar, ratificar, aceitar, aprovar, ou aderir ao presente Protocolo. Uma

Organização Regional de Integração Econômica que seja Parte do presente Protocolo terá os mesmos direitos e obrigações que um Estado Parte na medida em que tenha competência nos assuntos regulados por este Protocolo.

2 Quando uma Organização Regional de Integração Econômica exercer seu direito de voto em assuntos de sua competência terá um número de votos igual ao número de seus Estados Membros que sejam Partes do presente Protocolo e que lhe tenham transferido competência com respeito ao assunto em questão. A Organização Regional de Integração Econômica não exercerá seu direito de voto se seus Estados Membros o exercerem, e vice-versa.

3 Quando o número de Estados Partes for relevante para dar efeito ao disposto neste Protocolo, incluídos os artigos 20 e 23 mas sem se limitar a eles, a Organização Regional de Integração Econômica não contará como Estado Parte além dos seus Estados Membros que são Estados Partes.

4 No momento da assinatura, ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, a Organização Regional de Integração Econômica fará uma declaração ao Secretário-Geral especificando os assuntos regulados por este Protocolo sobre os quais foi transferida competência àquela Organização pelos Estados Membros signatários ou Partes deste Protocolo, assim como sobre qualquer outra restrição relevante no âmbito daquela competência. A Organização Regional de Integração Econômica notificará prontamente o Secretário-Geral de quaisquer mudanças com referência à distribuição de competência especificada na declaração mencionada neste parágrafo, incluindo novas transferências de competência. Tais declarações serão disponibilizadas pelo Secretário-Geral, conforme o disposto no artigo 24 deste Protocolo.

5 Presume-se que os Estados Partes que sejam Estados Membros de uma Organização Regional de Integração Econômica e Partes do presente Protocolo, terão competência em todos os assuntos regulados por este Protocolo cujas transferências de competência a tal organização não tenham sido especificamente declaradas ou comunicadas em conformidade com o disposto no parágrafo 4.

## **ARTIGO 20**

### ***Entrada em vigor***

1 O presente Protocolo deverá entrar em vigor doze meses após a data em que 10 Estados Membros tenham assinado sem reserva quanto à ratificação, aceitação ou aprovação, ou tenham depositado instrumentos de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão com o Secretário-Geral.

2 Para qualquer Estado que ratifique, aceite, aprove ou adira após cumpridas as condições relativas à entrada em vigor estabelecidas no parágrafo 1, o presente Protocolo entrará em vigor três meses a partir da data em que o Estado houver depositado o instrumento apropriado, porém não antes de o Protocolo ter entrado em vigor, conforme o disposto no parágrafo 1.

## ARTIGO 21

### *Denúncia*

- 1 O presente Protocolo poderá ser denunciado por qualquer Estado Parte em qualquer momento posterior à data em este Protocolo entre em vigor para aquele Estado.
- 2 A denúncia será efetuada mediante o depósito de um instrumento com o Secretário-Geral.
- 3 A denúncia surtirá efeito doze meses após a data em que se tenha depositado com o Secretário-Geral o instrumento de denúncia, ou transcorrido qualquer outro prazo mais longo que conste de tal instrumento.
- 4 Entre os Estados Partes do presente Protocolo, a denúncia da Convenção por qualquer um deles, em conformidade com o artigo 25 do mesmo, não será interpretada de modo algum como denúncia da Convenção como emendada por este Protocolo.

## ARTIGO 22

### *Revisão ou emenda*

- 1 A Organização poderá convocar uma conferência com o objetivo de revisar ou emendar o presente Protocolo.
- 2 A Organização convocará uma conferência dos Estados Partes deste Protocolo para revisar ou emendar este Protocolo a pedido de pelo menos um terço dos Estados Partes.

## ARTIGO 23

### *Emendas aos limites*

- 1 Sem prejuízo ao disposto no artigo 22, o procedimento especial estabelecido no presente artigo será aplicado unicamente para efeitos de emenda aos limites que constam no parágrafo 1 do artigo 3, no parágrafo 1 do artigo 4bis, no parágrafo 1 do artigo 7 e no artigo 8 da Convenção, como emendada por este Protocolo.
- 2 Por solicitação de pelo menos metade, porém em nenhum caso por menos de seis dos Estados Partes do presente Protocolo, o Secretário-Geral circulará entre todos os Membros da Organização e Estados Partes qualquer proposta destinada a emendar os limites, incluindo as franquias dedutíveis, como especificado no artigo 3, no parágrafo 1 do artigo 4bis, no parágrafo 1 do artigo 7 e no artigo 8 desta Convenção, conforme emendada por este Protocolo.
- 3 Qualquer emenda proposta e circulada conforme acima indicado será submetida ao Comitê Legal da Organização (daqui por diante referido como “Comitê Legal”) para consideração em data pelo menos seis meses após a data em que foi circulada.
- 4 Todos os Estados Partes da Convenção, conforme emendada pelo presente Protocolo, sejam ou não Membros da Organização, terão direito de participar dos processos do Comitê Legal de exame e adoção de emendas.

5 As emendas serão adotadas pela maioria de dois terços dos Estados Partes da Convenção, conforme emendada por este Protocolo, presentes e votantes no Comitê Legal ampliado como disposto no parágrafo 4, com a condição de que pelo menos metade dos Estados Partes da Convenção, conforme emendada por este Protocolo, esteja presente no momento da votação.

6 Ao considerar uma proposta de emendas aos limites, o Comitê Legal levará em consideração a experiência de incidentes e, especialmente, as quantias dos danos deles resultantes, as mudanças no valor monetário e o efeito da emenda proposta sobre o valor do seguro.

7 (a) Nenhuma emenda relativa aos limites estabelecidos de acordo com o presente artigo poderá ser examinada antes de transcorridos cinco anos contados a partir da data em que este Protocolo foi aberto para assinatura, nem antes de transcorridos cinco anos contados a partir da data de entrada em vigor de uma emenda anterior introduzida conforme este artigo.

(b) Nenhum limite poderá ser aumentado de modo a exceder a quantia correspondente ao limite estabelecido na Convenção, conforme emendado por este Protocolo, incrementado a seis por cento ao ano calculado como juros compostos a partir da data em que este Protocolo for aberto para assinatura.

(c) Nenhum limite poderá ser aumentado de modo a exceder quantia correspondente ao limite estabelecido na Convenção, conforme emendada por este Protocolo, multiplicado por três.

8 Qualquer emenda adotada de acordo com o parágrafo 5 será comunicada pela Organização a todos os Estados Partes. A emenda será entendida como tendo sido aceita no final do período de dezoito meses após a data de notificação, a menos que dentro deste período um quarto dos Estados que eram Partes na época da adoção da emenda tenham comunicado ao Secretário-Geral que não aceitam a emenda, caso em que a emenda será rejeitada e não terá efeito.

9 Uma emenda que tenha sido considerada como aceita de acordo com o parágrafo 8 entrará em vigor dezoito meses após a sua aceitação.

10 Todos os Estados Partes ficarão obrigados por esta emenda, a menos que denunciem este Protocolo de acordo com o disposto nos parágrafos 1 e 2 do artigo 21 pelo menos seis meses antes de a emenda entrar em vigor. Tal denúncia terá efeito quando a emenda entrar em vigor.

11 Quando uma emenda tenha sido adotada mas antes de expirado o prazo de dezoito meses para a aceitação, um Estado que se tornar Parte durante aquele período ficará obrigado por esta emenda se esta entrar em vigor. Um Estado que se tornar Parte após tal período ficará obrigado por uma emenda aceita conforme o disposto no parágrafo 8. Nos casos referidos neste parágrafo, um Estado fica obrigado por uma emenda quando esta entre em vigor, ou quando este Protocolo entre em vigor para aquele Estado, se for mais tarde.

## ARTIGO 24

### *Depositário*

1 Este Protocolo e quaisquer emendas adotadas conforme o disposto no artigo 23 serão depositados com o Secretário-Geral.

2 O Secretário-Geral deverá:

- (a) informar a todos os Estados que tenham assinado ou aderido ao presente Protocolo:
  - (i) toda nova assinatura ou depósito de um instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, assim como a data em que ocorrer;
  - (ii) cada declaração e comunicação feita conforme disposto nos parágrafos 2 e 3 do artigo 9, parágrafo 1 do artigo 18 e parágrafo 4 do artigo 19 da Convenção conforme revisada por este Protocolo;
  - (iii) a data de entrada em vigor do presente Protocolo;
  - (iv) qualquer proposta de emenda dos limites feita de acordo com o parágrafo 2 do artigo 23 deste Protocolo;
  - (v) qualquer emenda adotada conforme o parágrafo 5 do artigo 23 deste Protocolo;
  - (vi) qualquer emenda aceita conforme o parágrafo 8 do artigo 23 deste Protocolo, assim como a data em que tal emenda entrar em vigor, segundo o disposto nos parágrafos 9 e 10 desse artigo;
  - (vii) o depósito de qualquer instrumento de denúncia deste Protocolo, assim como a data do depósito e a data em que a denúncia terá efeito;
  - (viii) toda comunicação exigida por qualquer artigo deste Protocolo;

(b) remeter cópias autênticas certificadas deste Protocolo a todos os Estados que tenham assinado ou aceito o mesmo.

3 Assim que este Protocolo entre em vigor, o Secretário-Geral remeterá o texto pertinente ao Secretariado das Nações Unidas para efeitos de registro e publicação, em conformidade com o disposto no artigo 102 da Carta das Nações Unidas.

## ARTIGO 25

### *Idiomas*

Este Protocolo está redigido em um só exemplar original nos idiomas árabe, chinês, espanhol, francês, inglês, e russo, sendo cada texto igualmente autêntico.

EM FÉ DO QUE os abaixo assinados, sendo devidamente autorizados por seus respectivos Governos, assinaram esta Convenção.

FEITO EM LONDRES, no primeiro dia de novembro de dois mil e dois.

**ANEXO (protocolo 2002)****CERTIFICADO DE SEGURO OU OUTRA GARANTIA FINANCEIRA COM RESPEITO À  
RESPONSABILIDADE POR MORTE OU LESÃO CORPORAL DE PASSAGEIROS**

Emitida em conformidade com as provisões do artigo 4bis da Convenção de Atenas Relativa ao Transporte de Passageiros e Suas Bagagens por Via Marítima, 2002,

Nome do Navio	Número e letras indicativas	Número IMO de Identificação	Porto de Registro	Nome e endereço completo do principal local de negócios do transportador que realiza de fato o transporte

Certifica-se que o navio acima mencionado está coberto por uma apólice de seguro ou outra garantia financeira que cumpre com as disposições do artigo 4bis da Convenção de Atenas Relativa ao Transporte de Passageiros e Suas Bagagens por Via Marítima, 2002

Tipo de garantia .....

Duração da garantia .....

Nome e endereço do(s) segurador(es) e/ou garantidor(es)

Nome .....

Endereço .....

Este certificado é válido até .....

Emitido ou endossado pelo Governo de .....

(Designação completa do Estado)

**OU**

O seguinte texto será utilizado quando um Estado Parte faça uso do disposto no parágrafo 3 do artigo 4bis.

Este certificado foi emitido por delegação de competência do Governo de .....(designação completa do Estado) por.....(nome da instituição ou organização)

..... a .....

(Local)

(Data)

.....  
(Assinatura e título do funcionário que emite ou autentica o certificado)

Notas explicativas:

1. Se desejado, a designação do Estado poderá mencionar a autoridade pública competente do país em que se emite o certificado;
2. Se a importância total da garantia tiver sido fornecida por mais de uma fonte, a importância de cada uma delas deverá ser indicada.
3. Se a garantia tiver formas distintas, estas deverão ser discriminadas.
4. O dado “Duração da garantia” deve estipular a data em que tal garantia começará a ter efeito.
5. O dado “Endereço” do(s) segurador(es) e/ou garantidor (es) deverá indicar o endereço do principal local de negócios do(s) segurador(es) e/ou garantidor (es). Se for o caso, deve ser indicado o local de negócios em que foi feito o seguro ou outra garantia.

\*\*\*\*\*

**ANEXO 2****RESERVA E DIRETRIZES DA OMI PARA  
A APLICAÇÃO DA CONVENÇÃO DE ATENAS**

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION  
4 ALBERT EMBANKMENT  
LONDON SE1 7SR

Telephone: 020 7735 7611  
Fax: 020 7587 3210



IMO

*E*

Ref. A1/P/5.01

Circular letter No.2758  
20 November 2006

To: All IMO Member States  
United Nations and specialized agencies  
Intergovernmental organizations  
Non-governmental organizations in consultative status  
Liberation movements

Subject: **Guidelines for the implementation of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002**

The Legal Committee, at its ninety-second session in October 2006, adopted guidelines for the implementation of the Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974. The guidelines recommend that States which ratify, approve or accede to the 2002 Protocol to the 1974 Athens Convention (the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002) should include a reservation or declaration to the same effect concerning a limitation of liability for carriers and a limitation for compulsory insurance for acts of terrorism, taking into account the current state of the insurance market. The guidelines provide wording for the recommended reservation.

Member Governments are invited to take these Guidelines into account when considering ratification, approval or accession to the Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974.

\*\*\*

## ANNEX

IMO RESERVATION AND GUIDELINES FOR IMPLEMENTATION OF THE  
ATHENS CONVENTION

## Reservation

- 1 The Athens Convention should be ratified with the following reservation or a declaration to the same effect:

"[1.1] *Reservation in connection with the ratification by the Government of ... of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002 ("the Convention")*

*Limitation of liability of carriers, etc.*

[1.2] The Government of ... reserves the right to and undertakes to limit liability under paragraph 1 or 2 of Article 3 of the Convention, if any, in respect of death or personal injury to a passenger caused by any of the risks referred to in paragraph 2.2 of the IMO Guidelines for Implementation of the Athens Convention to the lower of the following amounts:

- 250,000 units of account in respect of each passenger on each distinct occasion;

or

- 340 million units of account overall per ship on each distinct occasion.

[1.3] Furthermore, the Government of ... reserves the right to and undertakes to apply the IMO Guidelines for Implementation of the Athens Convention paragraphs 2.1.1 and 2.2.2 *mutatis mutandis*, to such liabilities.

[1.4] The liability of the performing carrier pursuant to Article 4 of the Convention, the liability of the servants and agents of the carrier or the performing carrier pursuant to Article 11 of the Convention and the limit of the aggregate of the amounts recoverable pursuant to Article 12 of the Convention shall be limited in the same way.

[1.5] The reservation and undertaking in paragraph 1.2 will apply regardless of the basis of liability under paragraph 1 or 2 of Article 3 and notwithstanding anything to the contrary in Article 4 or 7 of the Convention; but this reservation and undertaking do not affect the operation of Articles 10 and 13.

*Compulsory insurance and limitation of liability of insurers*

[1.6] The Government of ... reserves the right to and undertakes to limit the requirement under paragraph 1 of Article 4*bis* to maintain insurance or other financial security for death or personal injury to a passenger caused by any of the risks referred to in paragraph 2.2 of the IMO Guidelines for Implementation of the Athens Convention to the lower of the following amounts:

Circular letter No.2758

ANNEX

Page 2

- 250,000 units of account in respect of each passenger on each distinct occasion;
- or
- 340 million units of account overall per ship on each distinct occasion.

- [1.7] The Government of ... reserves the right to and undertakes to limit the liability of the insurer or other person providing financial security under paragraph 10 of Article *4bis*, for death or personal injury to a passenger caused by any of the risks referred to in paragraph 2.2 of the IMO Guidelines for Implementation of the Athens Convention, to a maximum limit of the amount of insurance or other financial security which the carrier is required to maintain under paragraph 1.6 of this reservation.
- [1.8] The Government of ... also reserves the right to and undertakes to apply the IMO Guidelines for Implementation of the Athens Convention including the application of the clauses referred to in paragraphs 2.1 and 2.2 in the Guidelines in all compulsory insurance under the Convention.
- [1.9] The Government of ... reserves the right to and undertakes to exempt the provider of insurance or other financial security under paragraph 1 of Article *4bis* from any liability for which he has not undertaken to be liable.

#### *Certification*

- [1.10] The Government of ... reserves the right to and undertakes to issue insurance certificates under paragraph 2 of Article *4bis* of the Convention so as:
- to reflect the limitations of liability and the requirements for insurance cover referred to in paragraphs 1.2, 1.6, 1.7 and 1.9; and
  - to include such other limitations, requirements and exemptions as it finds that the insurance market conditions at the time of the issue of the certificate necessitate.
- [1.11] The Government of ... reserves the right to and undertakes to accept insurance certificates issued by other States Parties issued pursuant to a similar reservation.
- [1.12] All such limitations, requirements and exemptions will be clearly reflected in the Certificate issued or certified under paragraph 2 of Article *4bis* of the Convention.

#### *Relationship between this Reservation and the IMO Guidelines for Implementation of the Athens Convention*

- [1.13] The rights retained by this reservation will be exercised with due regard to the IMO Guidelines for Implementation of the Athens Convention, or to any amendments thereto, with an aim to ensure uniformity. If a proposal to amend the IMO Guidelines for Implementation of the Athens Convention, including the limits, has been approved by the Legal Committee of the International Maritime Organization,

those amendments will apply as from the time determined by the Committee. This is without prejudice to the rules of international law regarding the right of a State to withdraw or amend its reservation.”

## Guidelines

- 2 In the current state of the insurance market, States Parties should issue insurance certificates on the basis of one undertaking from an insurer covering war risks, and another insurer covering non-war risks. Each insurer should only be liable for its part. The following rules should apply (the clauses referred to are set out in Appendix A):
  - 2.1 Both war and non-war insurance may be subject to the following clauses:
    - 2.1.1 *Institute Radioactive Contamination, Chemical, Biological, Bio-chemical and Electromagnetic Weapons Exclusion Clause* (Institute clause no. 370);
    - 2.1.2 *Institute Cyber Attack Exclusion Clause* (Institute clause no. 380);
    - 2.1.3 The defences and limitations of a provider of compulsory financial security under the Convention as modified by these guidelines, in particular the limit of 250,000 units of account per passenger on each distinct occasion;
    - 2.1.4 The proviso that the insurance shall only cover liabilities subject to the Convention as modified by these guidelines; and
    - 2.1.5 The proviso that any amounts settled under the Convention shall serve to reduce the outstanding liability of the carrier and/or its insurer under Article 4bis of the Convention even if they are not paid by or claimed from the respective war or non-war insurers.
  - 2.2 War insurance shall cover liability, if any, for the loss suffered as a result of death or personal injury to a passenger caused by:
    - war, civil war, revolution, rebellion, insurrection, or civil strife arising there from, or any hostile act by or against a belligerent power;
    - capture, seizure, arrest, restraint or detainment, and the consequences thereof or any attempt thereat;
    - derelict mines, torpedoes, bombs or other derelict weapons of war;
    - act of any terrorist or any person acting maliciously or from a political motive and any action taken to prevent or counter any such risk;
    - confiscation and expropriation;

and may be subject to the following exemptions, limitations and requirements:

2.2.1 *War Automatic Termination and Exclusion Clause*

2.2.2 In the event the claims of individual passengers exceed in the aggregate the sum of 340 million units of account overall per ship on any distinct occasion, the carrier shall be entitled to invoke limitation of his liability in the amount of 340 million units of account, always provided that:

- this amount should be distributed amongst claimants in proportion to their established claims;
- the distribution of this amount may be made in one or more portions to claimants known at the time of the distribution; and
- the distribution of this amount may be made by the insurer, or by the Court or other competent authority seized by the insurer in any State Party in which legal proceedings are instituted in respect of claims allegedly covered by the insurance.

2.2.3 30 days notice clause in cases not covered by 2.2.1

2.3 Non-war insurance should cover all perils subject to compulsory insurance other than those risks listed in 2.2, whether or not they are subject to exemptions, limitations or requirements in 2.1 and 2.2.

- 3 An example of a set of insurance undertakings (Blue Cards) and an insurance certificate, all reflecting these guidelines, are included in Appendix B.
- 4 A State Party should not issue certificates on another basis than set out in paragraph 2 unless the matter first has been considered by the Legal Committee of the International Maritime Organization.
- 5 The Legal Committee encourages the Depositary of the Convention - if necessary - to make these guidelines known to a State that is about to deposit an instrument of signature, ratification, acceptance, approval or accession.

\*\*\*

## APPENDIX A

## Insurance clauses referred to in guidelines 2.1.1, 2.1.2 and 2.2.1

**Institute Radioactive Contamination, Chemical, Biological, Bio-chemical and Electromagnetic Exclusion Clause (Cl. 370, 10/11/2003)**

**This clause shall be paramount and shall override anything contained in this insurance inconsistent therewith**

- 1 In no case shall this insurance cover loss, damage liability, or expense directly or indirectly caused by or contributed to by or arising from:
  - 1.1 ionizing radiations from or contamination by radioactivity from any nuclear fuel or from any nuclear waste or from the combustion of nuclear fuel;
  - 1.2 the radioactive, toxic, explosive or other hazardous or contaminating properties of any nuclear installation, reactor or other nuclear assembly or nuclear component thereof;
  - 1.3 any weapon or device employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter;
  - 1.4 the radioactive, toxic, explosive or other hazardous or contaminating properties of any radioactive matter. The exclusion in this sub-clause does not extend to radioactive isotopes, other than nuclear fuel, when such isotopes are being prepared, carried, stored, or used for commercial, agricultural, medical, scientific or other similar peaceful purposes;
  - 1.5 any chemical, biological, bio-chemical, or electromagnetic weapon.

**Institute Cyber Attack Exclusion Clause (Cl. 380, 10/11/03)**

[Misprint for  
"Clause 2 below"]

- 1 Subject only to clause 10.2 below, in no case shall this insurance cover loss damage liability or expense directly or indirectly caused by or contributed to by or arising from the use or operation, as a means for inflicting harm, of any computer, computer system, computer software programme, malicious code, computer virus or process or any other electronic system.
- 2 Where this clause is endorsed on policies covering risks of war, civil war, revolution, rebellion, insurrection, or civil strife arising therefrom, or any hostile act by or against a belligerent power, or terrorism or any person acting from a political motive, Clause 10.1 shall not operate to exclude losses (which would otherwise be covered) arising from the use of any computer, computer system or computer software programme or any other electronic system in the launch and/or guidance system and/or firing mechanism of any weapon or missile.

[Misprint for  
"Clause 1"]

Circular letter No.2758

ANNEX

Page 6

### **War Automatic Termination and Exclusion**

#### **1.1 Automatic Termination of Cover**

Whether or not such notice of cancellation has been given cover hereunder shall TERMINATE AUTOMATICALLY

1.1.1 upon the outbreak of war (whether there be a declaration of war or not) between any of the following:

United Kingdom, United States of America, France, the Russian Federation, the People's Republic of China;

1.1.2 in respect of any vessel, in connection with which cover is granted hereunder, in the event of such vessel being requisitioned either for title or use.

#### **1.2 Five Powers War**

This insurance excludes

1.2.1 loss damage liability or expense arising from:

the outbreak of war (whether there be a declaration of war or not) between any of the following:

United Kingdom, United States of America, France, the Russian Federation, the People's Republic of China; and

1.2.2 requisition either for title or use.

\*\*\*

## APPENDIX B

## I. Examples of insurance undertakings (Blue Cards) referred to in guideline 3

*Blue Card issued by War Insurer*

Certificate furnished as evidence of insurance pursuant to article 4bis of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002.

Name of Ship:

IMO Ship Identification Number:

Port of registry:

Name and Address of owner:

This is to certify that there is in force in respect of the above named ship while in the above ownership a policy of insurance satisfying the requirements of article 4bis of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002, *subject to all exceptions and limitations allowed for compulsory war insurance under the Convention and the implementation guidelines adopted by the Legal Committee of the International Maritime Organization in October 2006, including in particular the following clauses: [Here the text of the Convention and the guidelines with appendices can be inserted to the extent desirable].*

Period of insurance from: 20 February 2007  
to: 20 February 2008

Provided always that the insurer may cancel this certificate by giving 30 days written notice to the above Authority whereupon the liability of the insurer hereunder shall cease as from the date of the expiry of the said period of notice but only as regards incidents arising thereafter.

Date:

This certificate has been issued by:

*War Risks, Inc.*  
[Address]

.....  
Signature of insurer

As agent only for *War Risks, Inc.*

\*\*\*

Circular letter No.2758  
ANNEX  
Page 8

*Blue Card issued by Non-War Insurer*

**Certificate furnished as evidence of insurance pursuant to article 4bis of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002**

Name of Ship:  
IMO Ship Identification Number:  
Port of registry:  
Name and Address of owner:

This is to certify that there is in force in respect of the above named ship while in the above ownership a policy of insurance satisfying the requirements of article 4bis of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002, *subject to all exceptions and limitations allowed for non-war insurers under the Convention and the implementation guidelines adopted by the Legal Committee of the International Maritime Organization in October 2006, including in particular the following clauses: [Here the text of the Convention and the Guidelines with appendices can be inserted to the extent desirable].*

Period of insurance from: 20 February 2007  
to: 20 February 2008

Provided always that the insurer may cancel this certificate by giving three months written notice to the above Authority whereupon the liability of the insurer hereunder shall cease as from the date of the expiry of the said period of notice but only as regards incidents arising thereafter.

Date:

This certificate has been issued by:

**PANDI P&I**  
[Address]

.....  
Signature of insurer

As agent only for **PANDI P&I**

\* \* \*

## II. Model of certificate of insurance referred to in guideline 3

**CERTIFICATE OF INSURANCE OR OTHER FINANCIAL SECURITY  
IN RESPECT OF LIABILITY FOR THE DEATH OF AND PERSONAL INJURY TO  
PASSENGERS**

Issued in accordance with the provisions of article 4bis of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002

Name of Ship	Distinctive number or letters	IMO Ship Identification Number	Port of Registry	Name and full address of the principal place of business of the carrier who actually performs the carriage

This is to certify that there is in force in respect of the above-named ship a policy of insurance or other financial security satisfying the requirements of article 4bis of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002.

Type of Security .....

Duration of Security .....

Name and address of the insurer(s) and/or guarantor(s)

The insurance cover hereby certified is split in one war insurance part and one non-war insurance part, pursuant to the implementation guidelines adopted by the Legal Committee of the International Maritime Organization in October 2006. Each of these parts of the insurance cover is subject to all exceptions and limitations allowed under the Convention and the implementation guidelines. The insurers are not jointly and severally liable. The insurers are:

For war risks: War Risks, Inc., [address]

For non-war risks: Pandi P&I, [address]

This certificate is valid until .....

Issued or certified by the Government of .....

(Full designation of the State)

OR

The following text should be used when a State Party avails itself of article 4bis, paragraph 3:

The present certificate is issued under the authority of the Government of .....  
(full designation of the State) by ..... (name of institution or organization)

At ..... On .....  
(Place) (Date)

.....  
(Signature and title of issuing or certifying official)

Circular letter No.2758

ANNEX

Page 10

**Explanatory Notes:**

- 1 If desired, the designation of the State may include a reference to the competent public authority of the country where the certificate is issued.
  - 2 If the total amount of security has been furnished by more than one source, the amount of each of them should be indicated.
  - 3 If security is furnished in several forms, these should be enumerated.
  - 4 The entry "Duration of Security" must stipulate the date on which such security takes effect.
  - 5 The entry "Address" of the insurer(s) and/or guarantor(s) must indicate the principal place of business of the insurer(s) and/or guarantor(s). If appropriate, the place of business where the insurance or other security is established shall be indicated.
-

### ANEXO 3

#### **Comissão Coordenadora dos Assuntos da IMO (CCA-IMO)**

A CCA-IMO fora instituída pela Portaria Interministerial nº 367, de 18 de dezembro de 1998 para colaborar com a Organização Marítima Internacional (IMO) na promoção da cooperação entre os países para a regulamentação governamental e a resolução de questões práticas e técnicas que afetem a segurança da navegação e da conservação do meio ambiente marinho, tendo em vista a necessidade de uma participação efetiva do Brasil na OMI, internalização das diretrizes e procedimentos para o transporte marítimo internacional adotados pela IMO.

A Comissão é composta de um Grupo Interministerial (GI), uma Secretaria Executiva (SE); e um Fórum Consultivo (FC), a Comissão tem por finalidade estudar os assuntos objeto das reuniões da IMO, formulando as posições a serem adotadas pelas delegações brasileiras que comparecerem aquelas reuniões e propondo medidas a serem implementadas internamente, decorrentes dos compromissos assumidos pelo Brasil na IMO, bem como de recomendações aprovadas por aquele fórum, quando consideradas pertinentes pela Comissão.

Ao Grupo Interministerial compete analisar os assuntos objeto das reuniões da IMO, elaborando as diretrizes que orientarão os trabalhos da CCA-IMO, bem como formular as posições a serem adotadas pelo Brasil perante à Organização, propor medidas a serem implementadas no âmbito nacional, decorrentes aos compromissos assumidos pelo Brasil na IMO, bem como de recomendações aprovadas por aquele fórum, quando consideradas pertinentes pela Comissão.

O Grupo Interministerial é presidido pelo Coordenador da CCA-IMO e constituído por representantes dos Ministérios da Justiça, da Marinha, das Relações Exteriores, dos Transportes, de Minas e Energia, do Planejamento e Orçamento, das Comunicações, e do Meio Ambiente, dos Recursos Hídricos e da Amazônia Legal.

Relatores<sup>159</sup> podem ser designados para as matérias em estudo afetas as suas áreas de competência, solicitando, quando necessário, a colaboração de outros Ministérios e de órgãos governamentais na elaboração de pareceres e sugestões relativas aos assuntos e atividades da IMO. Estes Relatores compõem a Delegação Brasileira<sup>160</sup> na qualidade de representantes para as Sessões da Organização.

Cabe à Secretaria Executiva acompanhar e manter-se atualizada a respeito dos assuntos constantes dos programas de trabalho da IMO de modo poder apresentar, em tempo hábil, proposições do interesse do país perante o Secretariado da IMO e propor posições para a Delegação Brasileira às diversas Sessões da Organização.

A Secretaria Executiva da CCA-IMO como órgão de apoio e assessoramento da CCA-IMO, reúne os Coordenadores que atuam junto a cada Comitê da IMO<sup>161</sup>, os Relatores das propostas brasileiras às sessões da

---

<sup>159</sup> Aos Relatores compete: **I** - Acompanhar e estudar, de acordo com as diretrizes do respectivo Coordenador, os assuntos da IMO que lhes forem atribuídos com o propósito de elaborar, como responsável, a proposta de posição da Secretaria Executiva da CCA-IMO, relativa ao assunto da respectiva relatoria; e **II** - Relatar a sua proposta de posição perante o Fórum Consultivo. (Art. 14 Portaria Interministerial nº 367, de 18 de dezembro de 1998)

<sup>160</sup> O Embaixador do Brasil em Londres, representante permanente junto à IMO, e o Chefe da Delegação, podendo delegar sua função, ao Conselheiro Marítimo ou a um dos membros da Delegação, de acordo com as normas de precedência. (Art. 10 da Portaria Interministerial nº 367, de 18 de dezembro de 1998)

<sup>161</sup> **I** - Comitê de Segurança Marítima  
**II** - Comitê de Proteção ao Meio Ambiente Marinho;  
**III** - Comitê Legal;

Organização, os Representantes Técnicos dos Ministérios e o Fórum Consultivo.

Compete ao Secretário-Executivo exercer a direção superior dos trabalhos, assessorando o Coordenador da CCA-IMO em todos os assuntos objeto das reuniões da IMO e das Conferências Diplomáticas (CD) dessa Organização, além de aprovar os relatórios finais referentes às sessões da IMO, para encaminhamento à CCA-IMO e posterior disseminação interna e para a Comunidade Marítima; e atuar como Relator nas reuniões do Grupo Interministerial.

O Fórum Consultivo é presidido pelo Secretário-Executivo e constituído por representantes da Comunidade Marítima e de entidades científicas e setoriais, de organizações governamentais e não-governamentais e pessoas de notório saber nos temas em análise pela CCA-IMO, com o propósito de assessorar a Comissão Coordenadora na formulação das propostas de posição de Governo, e de documentos técnicos para as Sessões da IMO.

A abordagem dos assuntos nas reuniões se dá sob o aspecto técnico, levando em consideração os interesses econômicos e comerciais brasileiros envolvidos, assim como os benefícios para o elemento humano e os aspectos jurídicos relacionados a essas matérias.

Na elaboração das posições brasileiras a cada Sessão da IMO as seguintes etapas serão normalmente obedecidas:

- “ a) disseminação do plano de trabalho;
- b) consulta ao arquivo técnico das sessões anteriores;
- c) designação dos relatores;
- d) divulgação do calendário de reuniões;

---

**IV** - Comitê de Cooperação Técnica;

**V** - Comitê de Facilitação;

**VI** - Convenção de Londres, 1972.

- e) constituição de Grupos de Trabalho para tratar de assuntos prioritários;
- f) reunião do Fórum Consultivo;
- g) reunião da Secretaria Executiva;
- h) formulação de propostas de posição;
- i) reunião do Grupo Interministerial;
- j) aprovação da posição brasileira;
- l) participação na Sessão da IMO;
- m) relatório do representante;
- n) análise do relatório do representante;
- o) disseminação dos resultados para a CCA-IMO e Fórum Consultivo; e
- p) organização do arquivo técnico referente à Sessão.’

\*\*\*\*\*