



Escola de Magistratura do Estado do Rio de Janeiro

A (R)Evolução do Direito Marítimo

Guilherme Barbosa Ferreira

Rio de Janeiro
2015

GUILHERME BARBOSA FERREIRA

A (R)Evolução do Direito Marítimo

Artigo Científico apresentado
como exigência de conclusão
do Curso de Pós-Graduação
Lato Sensu da Escola de
Magistratura do Estado do Rio
de Janeiro.

Professores Orientadores:

Mônica Areal

Nelson C. Tavares Junior

Néli Luiza C. Fetzner.

Rio de Janeiro

2015

A (R)EVOLUÇÃO DO DIREITO MARÍTIMO

Guilherme Barbosa Ferreira

Graduado pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro – PUC-Rio. Advogado. Pós-graduando em Direito no Curso de Especialização para a Carreira da Magistratura pela Escola da Magistratura do Estado do Rio de Janeiro.

Resumo: Com a descoberta do pré-sal o Direito Marítimo voltou a ocupar lugar de destaque nos cursos de graduação. O presente trabalho tem como objetivo abordar o surgimento e a evolução do Direito Marítimo, bem como a forma com que se relaciona com os demais ramos do Direito. Ao analisar desenvolvimento do Direito Marítimo, é que será possível projetar novos meios para alcançar o progresso desejado.

Palavras-Chaves: Direito Marítimo. Origem. Evolução. Natureza Jurídica. Abrangência. Legislação. Aplicação.

Sumário: Introdução. 1. As origens do Direito Marítimo 2. Relação com os demais ramos do Direito, abrangência e natureza jurídica 3. Aplicação da Legislação Marítima

INTRODUÇÃO

O presente artigo refere-se à evolução do Direito Marítimo através dos tempos, bem como a sua influência na história da civilização. Naturalmente, sabe-se que o comércio marítimo foi um dos grandes propulsores dos avanços econômicos e políticos, servindo como instrumento para aprofundar as relações entre povos que nunca dantes haviam interagido.

Nesse sentido, o interesse por este estudo vem da própria imprescindibilidade do Direito Marítimo na construção da sociedade global contemporânea. Ou seja, é impensável que se possa compreender o mundo atual sem a devida compreensão da evolução histórica do Direito Marítimo. É disso que aqui se trata.

Os avanços tecnológicos e as pesquisas, realizadas na última metade do século XX, colocaram a humanidade em uma posição de avanço nunca antes visto na sua história. Das grandes naus que transportavam os destemidos descobridores de outrora, passando pela descoberta da máquina a vapor, chegando aos itens tecnológicos de hoje, a tecnologia acabou por acelerar de tal forma a causar a construção de um novo cenário global.

Nos dias de hoje, a preocupação das empresas que utilizam o meio marítimo como forma de transporte torna este ramo do Direito ainda mais relevante para o desenvolvimento socioeconômico da humanidade, merecendo, então, um estudo devidamente apurado. Em outras palavras, o futuro das sociedades está intrinsecamente ligado ao aperfeiçoamento do Direito Marítimo.

No primeiro capítulo, analisa-se a evolução histórica do que hoje conhecemos como Direito Marítimo. Faz-se, aqui, uma composição do amadurecimento do Direito do Mar, retornando ao tempo do Código de Hamurabi, com fortes influências religiosas, até o nosso atual Código Comercial, proveniente da separação dos poderes, pilar do constitucionalismo moderno inaugurado pela Revolução Francesa.

Pela leitura do presente artigo, se alcança a conclusão de que o Direito Marítimo é um dos ramos do Direito que mais dialoga com os demais, sendo notório a sua atuação no Direito Administrativo, Direito Tributário, Direito Processual Civil, Direito Trabalhista, entre outras áreas do conhecimento jurídico. Dessa forma, sua natureza restará influenciada por tamanha abrangência. É disso que se tratar o segundo capítulo.

O terceiro capítulo trata sobre a aplicação da legislação marítima, tanto em território brasileiro, como nos casos que envolvam navios de diferentes nacionalidades, pontuando as legislações aplicáveis, bem como os órgãos governamentais que possuem interferência na produção legislativa sobre o tema no território nacional.

Sendo assim, somente compreendendo a trajetória do Direito Marítimo, desde o início das navegações até os dias de hoje, é que poderemos compreender o presente para, então, projetar o futuro. Este trabalho visa a dar a sua modesta contribuição para tanto.

1. DAS ORIGENS DO DIREITO MARÍTIMO

O surgimento do Direito Marítimo está umbilicalmente ligado à própria civilização, haja vista que foi pelo mar que os povos ancestrais alcançaram suas maiores vitórias, bem como foi por este espaço físico que o mundo “expandiu”, deu-se ali o início da globalização. Uma globalização lenta e gradual, mas uma verdadeira globalização.

Ao desbravar novas rotas de navegação, com gana de se alcançar tesouros e riquezas nunca antes vistas pelos povos europeus, os navegadores acabaram por proporcionar um verdadeiro choque de culturas, em proporções ainda maiores do que os intentos conquistadores de Alexandre III da Macedônia (336 a 323 a.C.), dito o Grande, apoiado no império que construiu, em cerca de quinze anos, que estendeu o domínio macedônico, por terra, até a Ásia e África.

Muito embora o direito marítimo como conhecemos hoje tenha começado a tomar forma na Idade Média, não podemos olvidar que, ao longo dos tempos, outros diplomas legais de populações antigas já representavam o que seria o engatinhar do desenvolvimento da atividade legislativa marítima, dentre elas, temos como exemplo o Código de Hammurabi, elaborado no século XXIII a.C., no qual já se encontravam normas sobre construção naval, fretamento de navios a vela e a remo, questões que cercavam eventos de abalroamento, responsabilidade do fretador e indenização por danos causados.

Entratanto, muito embora o Código de Hammurabi represente um grande avanço no desenvolvimento da legislação marítima, o mesmo perde um pouco em seu conteúdo por

sofrer grandes influências de crenças religiosas da época. É o que destaca Antônio Carlos Wolkmer:

Deve ser ressaltado, contudo, o fato de que uma característica do direito arcaico ainda produziu efeitos nessas civilizações urbanas: as normas de direito tinham sua justificação no princípio da revelação divina. A noção de responsabilidade política pela decisão legislativa é estranha à Mesopotâmia e ao Egito. O exemplo mais enfático dessa revelação consta do Código de Hammurabi: um extenso prólogo, fica ali explicitado que o conjunto de leis foi oferecido ao povo da Babilônia pelo deus Samas, por intermédio do rei Hammurabi, e não por decisão desse¹

Outro exemplo, que pode ser citado como o início da busca para se regular a relação entre aqueles que desbravavam o mar, é o Código de Manu, advindo da cultura hindu, datado do século XIII a.C., que continha regras que envolviam o câmbio marítimo e o fiel cumprimento do dever diante de fretes pagos por seus consignatários.

A essa altura já paira a dúvida quanto à influência do direito romano na regulação das atividades marítimas, tendo em vista a vasta e profunda contribuição que este povo deu à sociedade moderna no que toca a diversos ramos do Direito Civil.

Pois bem, diante disso, cumpre destacar que, muito embora o povo romano tenha praticado um comércio marítimo muito ativo, não há na história indícios que apontem a uma atividade romana no sentido de desenvolvimento de diretrizes marítimas, o que nos leva a crer que a mesma não existiu ou que os romanos fizeram pouco uso das regras marítimas usadas pelos navegadores do Oriente.

Entretanto, deve-se ter em mente que “os elementos que dispomos para o conhecimento do direito romano diminuem, à medida que se avança para as suas origens”², sendo possível que tal desenvolvimento no que se refere à legislação marítima tenha se perdido no tempo e no espaço.

¹ WOLKMER, Antonio Carlos. *Fundamentos da História do Direito*. 3. ed. Del Rey. Belo Horizonte, 2005. p. 23.

² MOREIRA ALVES, José Carlos. *Direito Romano v.1*. 13. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2004. p. 73.

Ainda na Antiguidade o mais importante texto jurídico sobre o tema é a Lei de Rhodes, conhecido por passagem narrada no Digesto (D. 14-2-29), no qual é inserido o diálogo entre Eudemon de Nicomédia e o Imperador Antonio, por conta de episódio de saque que o primeiro sofreu pelos habitantes das Ilhas Cícladas, momento no qual o Imperador respondeu: ”*rex et dominus mundi sum; lex Rhodia, autem, regina et domina maris est*” - se ele era o rei e senhor do mundo, a lei ródia era a senhora e rainha do mar. - Sou eu o rei e senhor do mundo; mas senhora e rainha do mar é a lei Rhodia.

Já na Idade Média, ocupam lugar de destaque na evolução e na formação do que hoje conhecemos como o direito marítimo moderno o Consulado do Mar e os Rolos de Oléron, pelos quais passamos a fazer uma análise mais detida.

Os Rolos de Oléron podem ser classificados como uma coletânea jurisprudencial em vigor nos tribunais marítimos franceses no final do século XI e início do século XII. Também conhecidos como Julgamentos de Oléron, este era um compilado de pergaminhos que continham as decisões tomadas em casos ocorridos na Ilha de Oléron, localizada na França, rota de relevante e intenso comércio de vinho e de sal.

A coletânea acima mencionada teve um importante papel em um ramo correspondente ao do Direito Marítimo, como será visto mais à frente, o Direito Comercial. Nesse sentido destaca Rubens Requião que:

É nessa fase histórica que começa a se cristalizar o direito comercial, deduzido das regras corporativas e, sobretudo, dos assentos jurisprudenciais das decisões dos cônsules, juízes designados pela corporação, para, em seu âmbito, dirimirem as disputas entre os comerciantes. Diante da precariedade do direito comum para assegurar e garantir as relações comerciais, fora do formalismo que o direito romano remanescente impunha, foi necessário, de fato, que os comerciantes organizados criassem entre si um direito costumeiro, aplicado internamente na corporação por juízes eleitos pelas suas assembleias: era o juízo consular, ao qual tanto deve a sistematização das regras do mercado.

Nesse período surgiram repositórios de decisões e de costumes, tais como Rôles d’Oleron, da França; Consetudines, de Gênova; Capitulare Nauticum, de Veneza; Constitutum Usus, de Pisa; Consolato del Mare, de Barcelona, e tantos outros.

Tal foi o sucesso dos juízes consulares, que julgavam pelos usos e costumes sob a inspiração da equidade, e o poder político e social da corporação de mercadores, que de tribunais “fechados”, classistas, com competência exclusiva para julgar e dirimir

as disputas entre comerciantes, foram atraindo para seu âmbito as demandas existentes, muito naturais, de comerciantes para não comerciantes.³

Outrossim, sua relevância na formação do direito marítimo moderno encontra fundamento no fato de que a autoridade desse código foi adotada pelos países baixos, pelos países localizados no Mar Báltico e no Mar Mediterrâneo, servindo, ainda, como base através de traduções e adaptações para a edição de importantes diplomas sobre o tema na região, dentre eles podemos citar: (i) as Leis de Wisby, da Ilha de Gotland; (ii) os Julgamentos de Damme em Flanders, e; (iii) as Leis de Westcapelle, na Zelândia.

O Consulado do Mar (*Consolato Del Mare*), muito embora o tema já tenha sido matéria de acalorada discussão, acredita-se que esse tenha sido escrito em Barcelona entre os anos de 1.258 e 1.266. Trata-se de um livro com registros das semelhanças no que tange as práticas adotadas pelos maritimistas que trafegavam pelo Mar Mediterrâneo, sendo certo que o grande mérito atribuído a esta obra é justamente o fato de compilar em um só livro as leis e costumes marítimos dispersos dos direitos romano, grego, bizantino, rodo, italiano, francês e espanhol.

A partir do século XV a utilização do Consulado do Mar começou a se disseminar por todo o Mar Mediterrâneo, alcançando um ponto de tamanha relevância que passou a ser considerado como “*universalis consuetudo*” (costumes universais).

Com a queda de Constantinopla, em 1.453, o transporte marítimo passou a ser quase que monopolizado pelos muçulmanos, tendo em vista que seu povo logrou inúmeras conquistas territoriais na Ásia e na Europa, controlando, desse modo, o fornecimento e obtenção de produtos ao Ocidente.

Nesse cenário, se fez necessário o estudo de rotas alternativas, com vistas a se desenvolver um comércio de especiarias fora do controle dos comerciantes muçulmanos. Foi

³ REQUIÃO, Rubens. *Curso de Direito Comercial*. v1. 31. ed. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 35.

nesse contexto que D. Manoel decidiu encontrar um novo caminho para as Índias, passando a contornar o sul da África por meio do Oceano Atlântico, o que resultou na abertura de um caminho não só para as Índias, mas também para a era de grandes navegações e expansão do mundo

Com a descoberta de novas rotas e com a insaciável demanda da alta sociedade europeia por novos produtos de toda e qualquer espécie (desde condimentos até pedras preciosas), o comércio marítimo se intensificou exponencialmente, fato este que culminou na necessidade de se adotar normas específicas. Foi nesse cenário que se constituiu o conjunto de regras denominado direito marítimo.

Nesse sentido, destaca em sua obra Carla Adriana Comitre Gibertoni que:

Na Idade Média, o comércio marítimo teve o seu maior desenvolvimento, o que acarretou no surgimento de diversas coletâneas de direito marítimo de origem consuetudinária, principalmente nas cidades italianas. A exemplo disso encontramos as cidades de Pisa, Gênova e Veneza e, sobretudo, a cidade de Amalfi, situada no Golfo de Salerno, ao sul do Golfo de Nápoles, talvez a primeira cidade da Idade Média a desenvolver um intenso e largo comércio marítimo e a elaborar um “direito marítimo”, como acentuaram Marx e Engels⁴

No começo da Era Moderna do direito marítimo, começamos a observar a intensificação das disputas por novas rotas, novos territórios e, também, por novos mercados, surgindo, com isso, a latente necessidade de se compilar e uniformizar regras e costumes que se mostravam de aceitação geral por aqueles que eram obreiros deste ramo do direito.

Nesse ponto, urge pontuar, que no que tange a diferença entre os usos e as regras, quanto ao período inicial do Direito Marítimo, tendo em vista que os usos eram as ponderações seguidas pela boa vontade dos envolvidos, bem como a opinião pública adotada sobre o tema, enquanto as regras eram impostas por autoridades que as criavam.

⁴ GILBERTONI, Carla Adriana Comitre. *Teoria e Prática do Direito Marítimo*. 3. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2014. p. 8.

Nesse esteio, coube ao Rei Luís XV, da França, promulgar a Ordenação de 1681, conhecida como *Ordonnance Touchant La Marine*, sob influência do Ministro Colbert, que teve justamente a finalidade de uniformizar, codificar e nacionalizar o direito marítimo, compreendendo direito marítimo público, privado, administrativo e ainda sobre direito internacional, dividido em cinco livros. A sua relevância para o direito marítimo da época é indubitável, tendo-se firmado durante dois séculos como a base do direito marítimo.

A *Ordonnance Touchant La Marine* possui, ainda, como aspecto relevante de sua história, o fato de ter sido utilizado como base para a edição do Código Comercial de Napoleão, no ano de 1808, que consagrava em um de seus livros, o de número II, o Comércio Marítimo, preconizado entre os artigos 190 a 426.

Muito embora tenha sido considerado por muitos, à época, como um código que já nasceu obsoleto, haja vista que continha regras da navegação marítima de dois séculos atrás, enquanto as condições de exploração do mar tinham mudado, o Código Comercial de Napoleão inspirou a redação de códigos semelhantes em diversos países, inclusive o Brasil, que, durante muito tempo, teve como legislação comercial vigente a mesma adotada por Portugal, seu colonizador.

Mesmo com a independência, o Brasil, em 1.822, alguns setores das Ordenações Filipinas, editadas no reinado de Felipe II de Portugal, impressas em 1.603, continuaram a vigorar até que uma lei nacional sobre o tema fosse editada.

Com isso, com a promulgação da Lei nº 556, de 25 de junho de 1950, o Código Comercial, o comércio marítimo passou a ser regulado em sua segunda parte, tendo sido esta parte recepcionada pelo Código Civil de 2002. O Código Comercial Brasileiro, hoje, regulamenta de forma substancial o Direito Marítimo, através de dez títulos compreendidos entre os artigos 457 e 796.

2. RELAÇÃO COM OS DEMAIS RAMOS DO DIREITO, ABRANGÊNCIA E NATUREZA JURÍDICA

Após um apanhado histórico quanto à evolução do transporte marítimo, bem como o desenvolvimento do direito que regula as relações do mar, faz-se mister apontar os aspectos conceituais que envolvem o tema, sendo de extrema relevância, uma vez que, tal ramo do direito, como visto, é um conjunto de normas jurídicas que disciplinam as atividades necessárias para que as embarcações efetuem o transporte pela via aquaviária.

Nesse esteio, pode-se dizer que o direito marítimo, diante da complexidade do transporte que realiza e da necessidade de uniformização de regras internacionais entre os países que usam o mar como meio comercial, acaba por ser um dos ramos do direito que mais se relaciona com os demais.

Com isso, percebe-se que o conceito, a abrangência e a natureza jurídica do direito marítimo são eivados de complexidade e diversidade de entendimentos. Tal complexidade se dá muito em conta pela intensa participação dos demais ramos do direito, que se aglutinam, cada um com sua particularidade, de forma a fazer funcionar a máquina do direito marítimo.

Como visto, historicamente o direito marítimo seguiu como um verdadeiro apanhado de normas consuetudinárias de natureza especial, sofrendo, ao longo do tempo, alterações substanciais no que toca à sua classificação, na especialidade de seu objeto e na determinação científica de seu conceito.

Na síntese da evolução conceitual do direito marítimo, despontam com maior relevância definições relativamente modernas. A primeira que deve ser abordada é a que se utilizava no século XIX, a qual era utilizada como posicionamento da doutrina, da jurisprudência e do sistema legislativo, consagrando o direito marítimo como ramo do direito mercantil, afastando-se, com isso, do direito do mar.

No século XX é apresentado um sistema unificado de direito da navegação, compreendendo direito marítimo e direito aéreo, tendo como exemplo de tal unificação o “*Codice Della Navegazione*”, promulgado em 1942 pelo Direito Italiano.

Em sentido contrário a tais posições, que podem ser vistas até mesmo como contraditórias, diga-se, em meados do século XX, surge, ainda, a divisão do direito marítimo como direito internacional público e privado – no âmbito externo – e direito marítimo público e privado no âmbito interno.

Sendo o Brasil um país no qual ainda se verifica uma forte interferência estatal nas relações humanas, principalmente nas relações de direito, sendo certo que alguns limites são ultrapassados pelo Estado, perante as atribuições que este possui e os direitos dos cidadãos, tendo sido tal ponto objeto de considerações de Miguel Reale:

O Estado cobre, atualmente, a sociedade inteira, visando a proteger a universalidade dos indivíduos, crescendo, dia a dia, a interferência dos poderes públicos, mesmo fora da órbita dos Estados socialistas, ou, para melhor dizer, comunistas, onde se apagam cada vez mais as distinções entre o que cabe ao Estado e o que é garantido permanentemente aos cidadãos como tais.

Ante essa interferência avassaladora do Estado, justifica-se ainda a distinção tradicional entre Direito Público e Direito Privado? Alguns autores preferem responder pela negativa. É o caso de Hans Kelsen, que estabelece uma identidade essencial entre Estado e Direito, sendo o primeiro apenas a pessoa à qual deve ser referido o ordenamento jurídico considerado como um todo.⁵

Nesse sentido, urge ressaltar que a dicotomia público e privado, no que se relaciona à atividade legislativa de tráfego marítimo, sofre forte influência de fatores políticos e do poder estatal. As normas cogentes e as de conteúdo de ordem pública são meios utilizados pelo Estado para se fazer presente, limitando a autonomia da vontade dos que operam nesse diferenciado ramo do direito.

Conforme destacado anteriormente, todo país que possua acesso ao mar, ainda mais o Brasil, com aproximadamente 8.500km de litoral, acaba por criar uma relação intrínseca com

⁵ REALE, Miguel. *Lições Preliminares de Direito*. 27. ed. São Paulo: Saraiva, 2005. p. 340.

o mesmo, sendo certo que seus objetivos militares, políticos e econômicos dependem de uma organizada capacitação e aparelhamento da indústria naval, motivo pelo qual podemos observar, igualmente, uma ativa intervenção do Estado na produção de leis que regulem tal relação, se mostrando relevante colacionar o pensamento de Eliane M. Octavio Martins sobre a questão:

Na regulação do tráfego marítimo se constata a intervenção dos Estados na codificação da navegação, jurisdição e soberania, e segurança da navegação. Na esfera internacional, as normas relativas ao tráfego marítimo são sistematizadas pelas normas de direito internacional público, essencialmente na codificação do direito do mar. No âmbito interno, estão disciplinadas pelo direito público marítimo, cujo foco regulatório se centra em paradigmas da regulação internacional, política marítima, soberania e jurisdição, segurança e sustentabilidade, desenvolvimento do comércio, competitividade da Marinha Mercante e impactos na economia de mercado.

Na regulação do tráfico marítimo prepondera o fator econômico, e a codificação se opera por normas de direito privado.

No direito internacional privado marítimo, as normas relativas ao tráfico marítimo visam solucionar conflitos atinentes à jurisdição e à aplicação das leis de estados distintos. No âmbito do direito privado marítimo interno, a regulação se centra sobre a indústria shipping e as relações jurídicas decorrentes da exploração mercantil da navegação, compreendendo armação, propriedade naval, exploração dos navios e contratos de seguros, fretamentos, riscos e contratos, mercado de fretes, indústria de construção naval, aspectos logísticos e de eficiência e estrutura portuária.⁶

Ainda na diferenciação entre os âmbitos privados e públicos, muito embora a doutrina pátria trate erroneamente o direito marítimo e o direito de navegação de forma única, como se ambos fossem o mesmo ramo do direito, tal posicionamento não merece prosperar, tendo em vista que o Direito Marítimo possui uma abordagem muito mais abrangente, regulando o transporte de cunho comercial (coisas) e o turístico ou de deslocamento (pessoas), havendo uma vasta gama de legislações que regulam o tema. Por outro lado, no que toca ao Direito da Navegação, o mesmo ainda não possui codificação que o discipline e nem teve a sua autonomia concedida pela Constituição Federal de 1988, concedida ao Direito Marítimo por meio dos artigos 21, inciso XII, alíneas “d” e “f”, e inciso XXII; artigo 22, incisos I e X; artigo 177, inciso IV; e artigo 178, parágrafo único.

⁶ MARTINS, Eliane M. Octaviano. *Curso de Direito Marítimo*. 4. ed. São Paulo: Manole, 2013. p. 6.

Levando-se como norte a celebrada doutrina de Hans Kelsen, já pontuada anteriormente, alcançamos a conclusão de que o Direito Marítimo possui natureza mista, pois é um ramo no direito no qual se percebe a incidência do interesse público ou social com o interesse privado, enquanto o Direito de Navegação possui natureza terminantemente pública.

É certo que o Direito Marítimo, por abranger uma gama complexa de relações envolvendo o transporte de coisas e pessoas, com o encurtamento das distâncias decorrente do desenvolvimento tecnológico, passou a se fazer cada vez mais necessária a uniformização de tratados internacionais entre os países que se utilizam desse meio de transporte com maior frequência.

Como observado, o Direito Marítimo é um dos ramos do direito que mais se relaciona com os demais, tendo como sua legislação base a Constituição Federal, a qual atribuiu a ele sua autonomia pelo artigo 22, inciso I e os demais supracitados, além do fato de possuir uma relação intrínseca com o Código Comercial, em sua Parte Segunda; com a Consolidação das Leis Trabalhistas no que se refere à relação de trabalho envolvendo armadores, estivadores e todos os demais trabalhadores da marinha mercante; com o Código de Defesa do Consumidor, na relação entre transportadores de carga, fornecedores de produtos e prestadores de serviço; no Código Civil, no que toca aos contratos de transporte celebrados, assim como com o Direito Ambiental, no que tange a propositura de ações por danos ambientais causados por poluição de navios, em caso de acidentes, vazamentos, limpeza de tanques, entre outras coisas.

Ainda quanto à abrangência e à relação que o Direito Marítimo guarda com outros ramos do direito, este se relaciona, ainda, com o Direito Internacional Público e Privado, por meio da edição de tratados internacionais, bem como os conflitos envolvendo transporte de carga de navios de diferentes bandeiras; o Direito Administrativo, diante de legislações promulgadas por diversos órgãos do Poder Público; Direito Aduaneiro e Tributário, tendo em vista que a constante entrada de mercadorias acaba por demandar uma forte atuação da

Receita Federal, bem como, por óbvio, o Direito Portuário, local de entrada de todos os itens objetos dos contratos de transporte.

3. APLICAÇÃO DA LEGISLAÇÃO MARÍTIMA

Tendo sido demonstrado ao leitor a intensa relação que Direito Marítimo guarda com os demais ramos do Direito, bem como a natureza jurídica mista – pública e privada – atribuída ao mesmo, cumpre esclarecer as diferenças que guarda em relação ao Direito de Navegação, de natureza pública, o que restará claro por meio de um breve apanhado que a seguir.

O Direito de Navegação, por via de regra, tem uma legislação predominante advinda do direito público, como o exemplo das Convenções *IMO (International Maritime Organization)*, tendo sido estas recepcionadas no direito interno com caráter de Decreto, após a aprovação do Congresso Nacional (art. 49, inciso I, da Constituição Federal) e ratificação pelo Presidente da República (art. 85, inciso VIII, da Constituição Federal).

Já o Direito Marítimo, muito embora também seja regido por normas do direito público, com se observa pelas normam's, que são editadas pela Diretoria de Portos e Costas, também possui a regência de normas do direito privado, a exemplo de, como visto, do Direito Comercial e Direito Civil.

As fontes do direito que nos interessam para a análise do presente ponto são as por assim denominadas de formais ou de conhecimento, de vez que as fontes materiais ou de produção só interessam para o estudo da sociologia, da história, e de outras ciências afins. As fontes formais, ou de conhecimento que são a forma pela qual o direito se torna objeto de conhecimento e, portanto, as que possuem uma carga de relevância para os juristas, podendo assim ser subdivididas em: (i) imediatas ou primárias – Leis, tratados, acordos e convenções

internacionais, decretos- Leis, decretos, regulamentos etc. (ii) mediatas ou secundárias – costumes, doutrina, jurisprudência, princípios gerais de direito, etc.

Por sofrer grande influência da legislação internacional, o Direito Marítimo, sendo muito comum que conflitos que envolvam assuntos a ele voltados sejam dirimidos por meio da aplicação de convenções, resoluções e códigos advindos das organizações internacionais.

No que toca a tais legislações internacionais, estas “devem ser ratificadas por um número mínimo de Estados, ou por Estados que representem um determinado percentual de tonelagem mundial, para terem caráter mandatário.”⁷ Por óbvio que as disposições contidas nas convenções são aplicadas unicamente aos países signatários. A ratificação das mesmas, muitas vezes, se mostra forçosa, tendo em vista que os países que não os assinam têm seus navios praticamente banidos do tráfego internacional.

Nesse esteio, é importante pontuar que temos exemplos de casos internos nos quais o Brasil não era signatário de determinada convenção e, ainda assim, os navios da marinha mercante foram obrigados a cumpri-la ao se dirigirem a porto estrangeiro. Um caso concreto que pode ser pontuado foi a determinação internacional de que os navios brasileiros deveriam se adequar às exigências internacionais contidas na Convenção Internacional sobre Poluição do Mar (marpol/78), caso tivessem o intuito de frequentar portos estrangeiros.

Alheio ao fato de um Estado ser signatário de determinada convenção ou não, certo é que este elabora sua legislação interna de modo a conciliá-la com as disposições contidas nas convenções estrangeiras, com vistas a viabilizar a continuidade das transações internacionais.

No Brasil da era pré-sal e a constante demanda de se regular a atividade marítima, tem proporcionado cada vez mais a Marinha Mercante papel de destaque no cenário internacional.

⁷ MARTINS, Eliane M. Octaviano. *Curso de Direito Marítimo*. 4. ed. São Paulo: Manole, 2013. p. 28.

Muito embora o mercado nacional ainda apresente necessidade de regulação, tramita na Câmara dos Deputados o projeto de lei nº 1572/2011⁸, que pretende revogar o atual Código Comercial em sua totalidade, na parte em que normatiza especificamente o direito marítimo. Tal PL se limita apenas a regulamentar o contrato de fretamento, deixando para trás inúmeras lacunas, tendo em vista que o atual Código Comercial normatiza inúmeras outras questões envolvendo as relações do mar, dentre elas:

Navios, seus proprietários, compartes e caixas (armadores gerentes, arts. 457 a 565); os contratos de fretamento, incluindo os conhecimentos marítimos e os passageiros (arts. 566 a 632); os contratos de dinheiro a risco ou câmbio marítimo (arts. 633 a 665); os seguros marítimos (arts. 666 a 730); o naufrágio e os salvados (arts. 731 a 739, revogados pela Lei n. 7.542/86); as arribas forçadas e o dano causado por abalroação (arts. 740 a 752); o abandono sub-rogatório (arts. 753 a 760); e as avarias (arts. 761 a 796).⁹

Não podemos olvidar do decreto-lei nº 1.608/39, o antigo Código de Processo Civil de 1939, no qual ainda existem procedimentos que se encontram em vigor para a resolução de conflitos envolvendo o Direito Marítimo. Dentre eles podemos aplicar a determinados casos os procedimentos ali previstos, como o ordinário, sumário, especiais e cautelares, como no caso de arresto de embarcações, havendo apenas a ressalva de não se opor aos dispositivos do Código Comercial que regulam a matéria.

Por fim, cumpre enumerar os órgãos governamentais que possuem atuação interventiva na codificação do Direito Marítimo, sendo eles: (i) Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq); (ii) Departamento da Marinha Mercante (DMM); (iii) Departamento de Portos e Costas (DPC); (iv) Ministério dos Transportes (MT), e (v) Secretaria de Transportes Aquaviários (STA).

⁸ Até o fechamento dessa monografia, o projeto se encontrava aguardando o parecer do Parecer do Relator na Comissão Especial. Disponível em: <<http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=508884>>. Acesso em: 04 out. 2014

⁹ MARTINS, Eliane M. Octaviano. *Curso de Direito Marítimo*. 4. ed. São Paulo: Manole, 2013. p. 37.

É bom que se destaque que ainda poderiam ser citadas inúmeras legislações marítimas vigentes, contudo, como já amplamente explanado, o Direito Marítimo é um dos ramos do direito que mais se relaciona com os demais, sendo certo que a citação de tais legislações tonaria a presente monografia deveras extensa e cansativa para a leitura, afastando-se em muito do objetivo do presente trabalho.

CONCLUSÃO

A aplicação do Direito Marítimo nas relações entre Estado e particulares ainda é efetivada de maneira muito tímida por parte dos aplicadores do Direito em geral.

Entretanto, nota-se um avanço na divulgação e no estudo do citado ramo do Direito, que antes se limitava tão somente a ser analisado de maneira mais aprofundada pelos profissionais que atuassem diretamente em empresas de transporte marítimo ou em portos.

Com a crescente necessidade de regular a exploração do chamado pré-sal, bem como ímpeto extrativista de empresas alienígenas que instalam de forma irregular navios plataformas em águas de jurisdição brasileira, o direito marítimo deixa de ocupar o “anonimato” das cadeiras doutrinárias dos cursos de graduação para figurar como vedete por aqueles que buscam se distanciar do ponto comum das grandes bancas da advocacia nacional.

Em que pese a relação direta entre o Direito Marítimo e os demais ramos do direito, uma vez que aquele é uma das formas de expressão destes, mostra-se necessário um estudo de maneira independente do surgimento e do amadurecimento do que hoje conhecemos.

O direito deve andar de mãos dadas com a realidade. Muito embora as questões sociais se apresentem primeiramente ao jurisdicionado para que, só posteriormente, se produzam as leis, é certo que o mundo moderno demanda rápidas inovações, tendo em vista que viver sob

o véu da ignorância pode até atrasar a caminhada do homem por determinado tempo, mas não para sempre.

Não há dúvidas, portanto, de que a cultura do Direito Marítimo em nosso país merece ser cada vez mais reforçada, tratando-se esta de medida necessária, em consonância com a evolução econômica, científica e tecnológica do ser humano, sendo certo que sua positivação em um diploma que reúna a sua interpelação com os demais ramos do direito seria um primeiro passo para sua sedimentação.

Ora, se exigir do Direito Marítimo a andança pela mesma estrada tortuosa do processo comum, culminará na total ausência de sentido em sua existência. O diploma marítimo será mais um entre tantos em nosso ordenamento a ser editado e cair na inaplicabilidade.

É importante ter em mente que se trata de um meio em que se nota a presença latente da aplicação dos mais modernos meios de comunicação, em que grandes empresas celebram contratos em minutos, sem ao menos terem contato pessoal de seus representantes legais nas fases pré-contratuais, de negociações.

Outra medida que ocupa cargo de relevância na difusão do Direito Marítimo é o fortalecimento do Direito Arbitral. A relação entre tais ramos do direito já se mostra latente no que toca aos contratos de fretamento marítimo, em que a maioria dos contratos já possuem opção por resolução de eventuais conflitos em consonância com as regras de arbitragem da Associação Brasileira de Direito Marítimo – ABDM/97¹⁰

Nota-se a latente utilização da arbitragem na resolução de conflitos envolvendo o comércio internacional e na solução de disputas marítimas. Países como França e os Estados Unidos da América já fazem uso de tais procedimentos com o intuito de driblar a burocracia e a morosidade da justiça convencional.

¹⁰ SZKLAROWSKY, Leon Fredja. Arbitragem Marítima. Revista Jurídica Consulex, São Paulo, n. 277, p. 39-41, jul. 2008

O futuro que aqui se trata já começa a ser materializado em alguns Estados do Brasil. Temos como exemplo o Rio de Janeiro, onde a Câmara Arbitral Marítima (CAMRJ), fundada em março de 2013 com o intuito de proporcionar uma Instituição capaz de oferecer soluções eficazes aos litígios correspondentes às atividades marítimas em geral¹¹.

Assim, enquanto o Direito Marítimo não for tratado com a relevância que merece, com um diploma legal específico sobre o tema e com a adoção de medidas que prezem pela celeridade e efetividade de suas decisões, o Brasil nunca entrará em uma disputa comercial, em paridade de armas com país em que tais pontos já tenham sido implementados. Sem a segurança jurídica proveniente da certeza de transparência e resoluções de conflitos verdadeiramente efetivas no que toca às relações tuteladas pelo Direito Marítimo, o país seguirá como uma eterna promessa.

REFERÊNCIAS

WOLKMER, Antonio Carlos. Fundamentos da História do Direito.. 3. ed. Del Rey. Belo Horizonte, 2005.

MOREIRA ALVES, José Carlos. Direito Romano v.1. 13. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2004. p.

REQUIÃO, Rubens. Curso de Direito Comercial. v1. 31. ed. São Paulo: Saraiva, 2012.

GILBERTONI, Carla Adriana Comitre. Teoria e Prática do Direito Marítimo. 3. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2014.

REALE, Miguel. Lições Preliminares de Direito. 27. ed. São Paulo: Saraiva, 2005.

MARTINS, Eliane M. Octaviano. Curso de Direito Marítimo. 4. ed. São Paulo: Manole, 2013.

_____. Projeto de Lei n. 1.572, de 16 de junho de 2011. Disponível em: <<http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=508884>>. Acesso em: 04 out. 2014

SZKLAROWSKY, Leon Fredja. Arbitragem Marítima. Revista Jurídica Consulex, São Paulo, 2008

¹¹ <<http://www.camrj.org/criacao>> Acesso em: 25 de jun. 2015.

_____. Criação da Câmara Arbitral do Rio de Janeiro. Disponível em: <<http://www.camrj.org/criacao>>. Acesso em: 25 jun. 2015