

**CENTRO DE INSTRUÇÃO
ALMIRANTE GRAÇA ARANHA - CIAGA
ESCOLA DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA
MARINHA MERCANTE - EFOMM**

**A IMPORTÂNCIA DO DIREITO NA MARINHA MERCANTE E SUA
INFLUÊNCIA**

Por: Bianca Souza Espírito Santo

**Orientador
Prof. Luiz Fernando
Rio de Janeiro
2011**

**CENTRO DE INSTRUÇÃO
ALMIRANTE GRAÇA ARANHA - CIAGA
ESCOLA DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA
MARINHA MERCANTE - EFOMM**

**A IMPORTÂNCIA DO DIREITO NA MARINHA MERCANTE E SUA
INFLUÊNCIA**

Apresentação de monografia ao Centro de Instrução Almirante Graça Aranha como condição prévia para a conclusão do Curso de Bacharel em Ciências Náuticas do Curso de Formação de Oficiais de Náutica (FONT) da Marinha Mercante.

Por: Bianca Souza Espírito Santo.

CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA - CIAGA
CURSO DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE - EFOMM

AVALIAÇÃO

PROFESSOR ORIENTADOR (trabalho escrito): _____

NOTA - _____

BANCA EXAMINADORA (apresentação oral):

Prof. (nome e titulação)

Prof. (nome e titulação)

Prof. (nome e titulação)

NOTA: _____

DATA: _____

NOTA FINAL: _____

AGRADECIMENTOS

Primeiramente, gostaria de agradecer ao Prof. Luiz Fernando, meu coordenador nesta monografia, pela liberdade dada para que eu pudesse encontrar meus próprios caminhos durante essa pesquisa.

Em seguida, agradeço muito ao meu pai e meus irmãos, não só pelo apoio na vida acadêmica, como pelo suporte familiar e carinho incondicional em todos os momentos da minha vida.

Também é impossível deixar de agradecer ao meu amor por sua companhia e incentivo constantes. Danke schön!

Além disso, agradeço especialmente a todos que me ajudaram durante o preparo deste trabalho: Cmte Fábio Ruiz, CLC Cardoso, Cmte Roberto Riff, juiz do Tribunal Marítimo CLC Fernando Ladeiras, Tenente Tatiana, Tenente Marcelo Neves, Dr. Enrico Lobrigo, Dr. Osvaldo Agripino, além dos meus grandes amigos Edson Oyama, Caio Yervant e Felipe Campos.

DEDICATÓRIA

Apesar de não estar mais fisicamente ao meu lado, dedico esta monografia à minha doce mãe.

Que eu possa ser teu orgulho!

Agradeço e nunca deixarei de agradecer pela mãe que tive! Amo-te e para sempre te amarei, mamãe!

RESUMO

O direito marítimo surgiu da necessidade de regulação das atividades que envolvem o mar, tanto relativas ao comércio, quanto à navegação, devido à constante relação entre a história humana e o mar. O Brasil possui atualmente um Direito Marítimo autônomo, porém, diferente de outros países, não codificado. Dessa forma, diversas leis, decretos, tratados e convenções internacionais esparsas regem o Direito Marítimo brasileiro, sendo que sua principal fonte é a segunda parte do Código Comercial de 1850. Devido à importância do papel que a Marinha Mercante tem no atual cenário econômico, principalmente por causa do setor offshore e de petróleo e gás, o Direito Marítimo passa a ter maior relevância, apesar do escasso estudo doutrinário e insuficiente estruturação legal.

Palavras-chave:

Marinha Mercante, Direito Marítimo, Código Comercial de 1850, Código de Navegação.

ABSTRACT

Maritime law has developed out of the necessity to regulate the activities that are connected to the sea. That includes commerce as well as navigation and is due to the constant relation between the human history and the sea. At present time, Brazil possesses an autonomous maritime code. Yet it is different to the ones of many other countries as it is not codified. That is why different laws, decrees, treaties and sparse international conventions determine Brazilian maritime law, whose main source is the second part of the Commercial Code from 1850. Because of the importance of the role which the merchant navy has in the present economic scenario, and which is principally due to the offshore sector, petrol and gas, maritime law has gained major relevance. This is despite rather scarce academic research and insufficient legal structures.

Key words:

Merchant Navy, Maritime Law, Commercial Code from 1850, Code of Navigation.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	09
CAPÍTULO 1 – A FORMAÇÃO DO DIREITO MARÍTIMO	12
1.1 - Origens e Evolução do Direito Marítimo Mundial	12
1.2 - Origens e Evolução do Direito Marítimo Brasileiro	14
CAPÍTULO 2 – O DIREITO MARÍTIMO BRASILEIRO	19
2.1 - A Estrutura do Direito Marítimo Brasileiro Atual	19
2.2 - Tribunal Marítimo	22
CAPÍTULO 3 – CÓDIGOS DE NAVEGAÇÃO	24
CONSIDERAÇÕES FINAIS	26
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	30

INTRODUÇÃO

Desde o começo da história da humanidade e, sobretudo, a partir do momento em que o ser humano deixou de ser nômade¹, o mar vem representando um papel fundamental para a humanidade, tanto como fonte de recursos naturais e minerais, quanto como via de transporte. Acredita-se que a navegação remonta ao início das civilizações. Segundo Costa (1917), existem indícios de que o homem primitivo, devido ao medo instintivo da água, se agarrasse em troncos e outros materiais flutuantes ao invés de tentar boiar.

Dessa forma, é provável que se tenha feito inicialmente uso de rios para a locomoção e, seguindo seus cursos naturais, tenha-se chegado aos mares e, por fim, aos oceanos. Com o passar do tempo, diversos povos, visando principalmente o comércio, começaram então a desenvolver diferentes técnicas² para conseguirem navegar, além de melhorarem também suas embarcações.

Desde os fenícios e cretenses, civilizações que se destacaram como as potências marítimas da antiguidade, diversos outros povos tem a presença do mar em sua história, seja pelas atividades comerciais, exploração de novos territórios, migrações ou confrontos bélicos³.

É fundamental citar o período das Grandes Navegações, nos séculos XV e XVI, quando Portugal e Espanha lançaram-se aos oceanos, tendo como objetivos descobrir novas rotas marítimas para as Índias, com quem comercializavam especiarias. Além disso, também desejavam encontrar novas terras, principalmente na busca de matérias-primas, metais preciosos e novos fiéis para a Igreja Católica⁴. Nesse período, houve considerável

¹ Considera-se que foi na região da Mesopotâmia, há cerca de 10 mil anos, que o Homem, o qual vivia apenas da pesca e coleta, passou a fazer o plantio de alimentos e domesticar animais. Consequentemente, começou a fixar-se em aldeias compostas por cabanas, geralmente próximas às margens dos rios. (DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS, 2003, p. 13)

² V. DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS (2003, p.7)

³ V. DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS (2003, p.13)

⁴ “European expansion was essentially a commercial venture, and the fact that the colonial policies of the European powers had a very pronounced mercantile tone was the natural consequence of the basic motives behind that expansion.”(CIPOLLA, 1965, p. 134)

“Religion supplied the pretext and gold the motive. The technological progress accomplished by Atlantic Europe during the fourteenth and fifteenth centuries provided the means.” (CIPOLLA, 1965, p.136)

desenvolvimento nos instrumentos utilizados para a navegação, como o astrolábio, e o aprimoramento das cartas náuticas. Segundo Albuquerque (1996, p.7):

“Ora a navegação astronômica [...] pressupõe a resolução de três problemas essenciais: determinação da latitude durante o dia, pelo sol, determinação da latitude durante a noite, por observação de estrela, e determinação de diferença de longitudes calculadas pelas diferenças de tempo em que um dado fenômeno celeste é observado em dois lugares. Havemos de mostrar nesse curso que os dois primeiros destes problemas foram resolvidos pelos navegadores do século XV (o último apenas teve solução satisfatória já no século XVIII).”

Depois da Primeira Revolução Industrial, no século XIX, a propulsão dos navios passou a ser a vapor, substituindo as velas até então utilizadas. Isso representou significativo avanço, uma vez que foi possível aumentar a velocidade e tamanho das embarcações, permitindo assim que uma quantidade maior de carga fosse transportada em menor intervalo de tempo⁵.

Finalmente, com a invenção do motor a diesel, no começo do século XX, o elemento propulsor do navio passou a ser o hélice⁶. Assim, com a substituição do carvão pelo óleo diesel, observou-se um acréscimo ainda maior no rendimento, tornando o transporte marítimo mais lucrativo.

Hoje em dia a atividade marítima está em constante aprimoramento, principalmente no que tange à tecnologia das embarcações e seus sistemas de posicionamento, segurança e comunicação. Não só embarcações de grande porte, tais como navios tanque ou contêníros, como também embarcações de apoio às plataformas e do setor offshore incrementam a frota mercante atual.

Segundo estatísticas⁷, em torno de 90% do comércio mundial é realizado por vias marítimas, sendo que essa quantidade corresponde a aproximadamente 73% do total de valor da carga transportada. Fica bastante nítido que o mar é o espaço que mais se destaca no desenvolvimento econômico⁸.

⁵ “Com a introdução das máquinas a vapor, no final do século XVIII, os navios tornaram-se mais ágeis e mais seguros, para movimentarem-se em áreas pequenas, aumentando ainda mais a navegação nos canais. Para a navegação de longo curso ou costeira, foi possível aumentar a velocidade de cruzeiro e de seu tamanho, aumentando assim o seu volume de carga transportada, reduzindo o tempo de viagem entre os portos. Assim, as despesas diminuam e os lucros aumentavam.” (MARX, 1985, p. 2)

⁶ V. DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS (2003, p.10)

⁷ Fonte: HIS Global Insight, Inc., World Trade Services, 2008

⁸ V. OCTAVIANO MARTINS (2008, p.1)

Além disso, com o advento de pesquisas, percebeu-se que o mar, tanto em suas águas quanto em seu solo e subsolo, dispõe de recursos naturais de grande importância para a humanidade, podendo-se citar o petróleo e o gás natural.

No entanto, devido ao aumento crescente da atividade de navegação e visto sua importância, em determinado momento fez-se necessária a criação e adoção de normas que regulamentassem o comércio marítimo, a navegação e a delimitação do território⁹ marítimo de cada nação.

Nesse trabalho, pretende-se mostrar a evolução histórica do direito marítimo, desde suas origens na Antiguidade até a atualidade. Além disso, será mostrado como se encontra o direito marítimo no Brasil atualmente, fazendo-se uma comparação com alguns países que possuem legislações marítimas unificadas.

⁹ “Território do Estado, como é sabido, é o espaço de terra, mar e ar submetido à soberania do Estado.” (RANIERI, p.52).

CAPÍTULO I

A FORMAÇÃO DO DIREITO MARÍTIMO

1- Origens e Evolução do Direito Marítimo Mundial

Como já mencionado, a navegação remonta ao início das civilizações, quando rios e, posteriormente, mares, eram desbravados sem grandes conhecimentos técnicos da navegação. Tendo início com os fenícios e cretenses, seguidos por egípcios, gregos, romanos e outros povos da Antiguidade, a atividade marítima visava principalmente às trocas comerciais. Porém, com a intensificação do comércio marítimo e da própria navegação, houve a necessidade da criação de regras que os regulamentasse. É necessário, porém, se ressaltar, que o direito marítimo não surgiu de um momento para o outro, mas é resultado de um longo processo histórico.

Considera-se que os Códigos de Manu e Hamurabi tenham sido os primeiros escritos a fazerem referência à atividade marítima¹⁰.

O Código de Manu, que se acredita datar do século XII a.C., fala sobre as normas relativas ao comércio marítimo em seu Livro Oitavo. Já o Código de Hamurabi, escrito em torno de 1700 a.C. na Antiga Mesopotâmia, trata de regras de construção de navios, fretamentos e responsabilidades do fretador, abalroamento e indenizações¹¹.

Ainda na Antiguidade, temos as Leis de Rodes, ou Leis de “le Rhodia de iactu”, que continham regras relativas ao alijamento e exerceram grande influência a diversos povos antigos. Essas leis foram utilizadas em grande parte pelos romanos, já que eles não tiveram grandes preocupações com a criação de leis marítimas, apesar do significativo papel representado pelo comércio marítimo.

Durante a Idade Média, houve o aparecimento de diversas coleções de princípios do direito marítimo, devido a sua importância nessa época.

¹⁰ V. OCTAVIANO MARTINS (2008, p. 20)

¹¹ V. ANJOS (1992, p.2)

Acredita-se que Amalfi tenha sido a primeira cidade italiana a desenvolver um grande comércio marítimo e elaborar um direito marítimo. Na Tábua Amalfitana é possível encontrar regras sobre navegação, alijamento, pagamento de frete, construção e venda de embarcações, além das obrigações do capitão e escrivão¹².

Das cidades italianas, podemos ainda citar Veneza, com o “Capitulare Navium ou Capitulare Nauticum pro empório veneto”, de 1228, sobre normas administrativas e de polícia marítima, e Pisa, com o “Constitutum usus”¹³.

São também desse período, datados possivelmente entre os séculos XI e XII, os Rolos ou Julgamentos de Óleron, que são coleções de costumes marítimos, e também o Consulado do Mar, do século XV, que regula as relações entre armadores, carregadores, capitães e marinheiros, em relação à construção, compra e venda de navios, direitos e obrigações da tripulação, contratos, avarias, alijamentos e outros tópicos.

Ambos são os principais institutos jurídicos do período medieval e deram grande impulso ao direito marítimo. O Consulado do Mar era seguido, inicialmente, pelo Tribunal de Barcelona, e acabou se espalhando por todo o Mediterrâneo.

Segue-se com as leis de Westcapellen e os Julgamentos de Damme, que reproduziram grande parte dos Rolos de Óleron e tratam, entre outras coisas, da proibição de o capitão vender o navio, contrair empréstimos ou lançar-se ao mar sem consultar a equipagem, inavegabilidade, abandono sem permissão do capitão e despesas com praticagem¹⁴ e obrigações do prático.

Tem-se também o Guia do Mar ou “Guidon de La Mer”, do século XV ou XVI, que trata sobre contratos de seguros marítimos, usado na França, Espanha, Itália e Inglaterra, o “Ius Hanseaticum”, que visava proteger o comércio marítimo do Báltico, as Leis de Wisby, Ordenanças de Bilbao, Ordenança Sueca, Codice Ferdinando, Codice per La Veneta Mercantile Marina, entre outros¹⁵.

O período das grandes navegações destaca Portugal e Espanha, que eram as potências marítimas dessa época, porém a França foi a precursora do Direito Marítimo, com o

¹² V. LACERDA (1984, p.21)

¹³ V. LACERDA (1984, p.21)

¹⁴ A praticagem é uma atividade baseada no conhecimento dos acidentes e pontos característicos da área onde é desenvolvido. É realizado em trechos da costa, em baías, portos, estuários de rios, lagos, rios, lagos, rios, terminais e canais onde há tráfego de navios. A principal razão da existência deste serviço é proporcionar maior eficiência e segurança à navegação e garantir a proteção da sociedade e preservação do meio ambiente. (<http://www.conapra.org.br/conapra/institucional/brasil.jsp>)

¹⁵ V. OCTAVIANO MARTINS (2008, p. 21)

“Ordonnance touchant la marine”, de 1681. Dividido em cinco livros, ele foi base para o direito marítimo em diversos países durante muitos anos¹⁶.

Contudo, devido às diversas reformas ocorridas após da Revolução Francesa, foram elaborados os Códigos Civil, em 1804, e Comercial, em 1807. Dessa forma, a Ordenação de 1681 foi substituída pela segunda parte do Código Comercial, apesar de ambos possuírem diversos textos semelhantes.

O Código Comercial francês influenciou as legislações de outros países, como Itália, Portugal, Espanha, Egito e países da América do Sul¹⁷. Na Itália, o Código Comercial francês foi imposto devido às conquistas de Napoleão nesse período e, somente após sua restauração em 1814, foi criado um Código Comercial próprio. Posteriormente, em 1942, foi criado o Código de Navegação italiano.

Já a Alemanha elaborou, em 1861, seu próprio Código Comercial, o Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch, que foi substituído pelo de 1897. Ele serviu de referência para outras nações, como Japão, Suíça e países escandinavos. Na Inglaterra e Estados Unidos, onde não existem códigos de direito marítimo, foram criados o Merchant Shipping Act, uma lei sobre seguros e outra sobre transportes marítimos. E países com Bélgica, Holanda, Suíça, Turquia, Grécia, Polônia e Marrocos criaram legislações baseadas em convenções internacionais, à partir de 1900¹⁸.

2- Origens e Evolução do Direito Marítimo Brasileiro

No Brasil, pode-se afirmar que as atividades marítimo-comerciais começaram com a chegada das expedições de Pedro Álvares Cabral. Era garantido o direito privativo de transporte de carga entre Brasil e Europa para navios de bandeira portuguesa, segundo as leis do governo português. Porém, segundo Prado Júnior (1970, p.52), a política portuguesa com o Brasil caracterizava-se por certo liberalismo, exceto em relação ao comércio de pau-brasil e algumas outras especiarias. Dessa forma, não havia restrições em relação às trocas comerciais com

¹⁶ V. LACERDA (1984, p.24)

¹⁷ V. LACERDA (1984, p.26)

¹⁸ V. LACERDA (1984, p. 26)

estrangeiros, o que permitiu a navegação de embarcações de outros países no Brasil, sobretudo da Inglaterra.

As restrições em relação ao comércio e navegação com outras nações só começaram com a união das coroas de Portugal e Espanha, em 1580, o que gerou a prática de contrabando com embarcações estrangeiras. Contudo, mesmo após o fim da União Ibérica, Portugal manteve restrições ainda mais rigorosas, só permitindo que a Inglaterra, Holanda e França pudessem incorporar seus navios aos comboios portugueses, e unicamente devido a necessidades econômicas.

Em 1777, as atividades comerciais marítimas puderam voltar a serem praticadas, porém, somente com navios de bandeira portuguesa, sob comando de portugueses ou estrangeiros contratados pelo coroa. Isso provocava imensas restrições ao desenvolvimento das atividades marítimas no país, já que era até mesmo proibida a profissão de marinheiro aos brasileiros.

Com a abertura dos portos às nações amigas, em 1807, mesmo sendo mantida uma política de proteção à Marinha Mercante de Portugal, finalmente começou a haver um desenvolvimento no setor marítimo brasileiro¹⁹. Nesse período, foram estabelecidas importantes regras para o desenvolvimento da Marinha Mercante brasileira, tais como a criação de uma legislação sobre comércio e navegação.

Já durante o período regencial, após a independência política do Brasil, começou a ocorrer realmente maior proteção à Marinha Mercante do país, em especial à cabotagem e à garantia de comando das embarcações aos capitães brasileiros²⁰, o que gerou empregos e movimentou o comércio entre as cidades portuárias.

¹⁹ “A abertura dos portos brasileiros às nações amigas, no memorável dia de 28 de janeiro de 1808, através da Carta-régia que D. João VI enviou ao Conde da Ponte, governador e capitão-geral da província da Bahia; este ato, baixado sete dias após a chegada de D. João VI ao Brasil, estando ainda na Bahia inspirado pelos conselhos de José da Silva Lisboa, Visconde de Cairu, é o marco inicial do desenvolvimento de uma marinha mercante brasileira. A este acontecimento tão benéfico para a Marinha Mercante brasileira somou-se em 1º de abril deste mesmo ano a liberdade de industrialização, que desde reinado de D. Maria I havia sido suspensa. Todos esses atos baixados pelo governo incrementam grande fluxo de comércio marítimo nos portos das províncias brasileiras, fazendo com que vários empregos em atividades marítimas fossem criados.” (RIBEIRO, 1978:24-25)

²⁰ “art. 448 - A embarcação para ser brasileira deveria: - 1º - ser propriedade de brasileiro, sem que nela tivesse parte alguma de estrangeiro. - 2º - residir o seu proprietário no Brasil, mesmo que a embarcação não fosse propriedade exclusiva dele. - 3º - ser comandada por Capitão ou Mestre brasileiro, que tivesse residência no Império e capacidade civil para contratar. - 4º - Ser a tripulação composta de três quartos de brasileiros.” (AFONSO COSTA, 1917:13)

Torna-se fundamental citar que nesse período, em 25 de junho de 1850, visando organizar as atividades comerciais, foi criado o Código Comercial do Império do Brasil, cuja segunda parte tratava do comércio marítimo e está em vigor até os dias atuais.

O capítulo referente ao comércio marítimo era composto por 339 artigos e tratava de embarcações, proprietários, direitos, deveres, contratos com tripulantes, fretamentos, seguros, naufrágio e outros temas²¹.

É também relevante mencionar que, em outubro de 1850, foi criada a Lei Eusébio de Queirós, que adotava medidas severas em relação a navios que transportassem escravos africanos. Em 1826 havia sido assinado um tratado com a Inglaterra, em que o Brasil se comprometia a combater o tráfico de escravos, considerando-o pirataria²². Porém, o país não estava cumprindo efetivamente o acordo, o que gerou tensões diplomáticas entre os dois países e intensificou a perseguição de ingleses por embarcações suspeitas. Isso passou a provocar uma crise na navegação de longo curso, devido à apreensão de navios brasileiros, cujos comandantes, por conta própria, traziam e carregavam escravos.

Após um período de constante e imenso crescimento, a Marinha Mercante sofreu um grande golpe, devido à política liberal de Tavares Bastos. Com a criação da Lei nº 1117, em 9 de setembro de 1862, foram adotadas medidas que provocaram imensa queda no movimento de embarcações brasileiras:

“art. 23º - Fica o Governo autorizado: - 1º - a alterar as disposições vigentes acerca da navegação de cabotagem permitindo às embarcações estrangeiras fazer o serviço de transporte costeiro entre portos do império em que houver Alfândegas, e prorrogando por mais tempo os favores anteriormente concedidos. - 2º - a dispensar as embarcações brasileiras do limites prescrito para o número de estrangeiros que podem pertencer à tripulação e da exigência relativa à nacionalidade dos Capitães e Mestres.”

Foi depois ainda adotada a Lei nº 2348, de 25 de agosto de 1873, que visava a uma maior proteção à marinha do país, mas não surtiu o efeito esperado:

“ 1º - completa isenção de impostos de ancoragem. - 2º - um prêmio, não excedente de 50\$, por tonelada, aos navios construídos no Império e cuja arqueação fosse superior a 100 toneladas. - 3º - isenção de serviço ativo da guarda nacional, em tempo de paz, aos oficiais e operários em efetivo serviço nos estaleiros nacionais de construção. - 4º - isenção de impostos

²¹ DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS (2003, p. 73)

²² DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS (2003, p. 74)

de indústria e profissão aos estaleiros de construção de navios. - 6º - isenção do recrutamento, quer para o Exército, quer para a Marinha, salvo, quando a esta, em caso de guerra, aos brasileiros que fizessem parte das tripulações dos navios nacionais, enquanto neles se conservassem em efetivo serviço.”

Já na República, a navegação de cabotagem voltou a ser garantida exclusivamente aos navios nacionais, pelo artigo 13 da Constituição Republicana de 1890. E o Governo, logo em seguida, visando ao crescimento da atividade marítima, criou a empresa de navegação Lloyd Brasileiro e ratificou a nacionalização da cabotagem, através da Lei nº 123, de 2 de novembro de 1892, regulamentada através dos Decreto nº 227, de 5 de dezembro de 1894, e Decreto nº 2304, de 2 de julho de 1896²³.

Até 1917, a Marinha Mercante era regida pelos regulamentos das Capitânicas dos Portos, a Lei Orgânica da Marinha Mercante de 1892 e a Lei nº 10524, de 23 de outubro de 1913. Após 1917, chegou a ser aprovado um projeto de lei para a Marinha Mercante, mas ele nunca foi sancionado pelo presidente.

Durante as décadas de 60 e 70, houve uma priorização da Marinha Mercante por parte dos Governos, com a implementação de uma série de resoluções que visavam ao seu desenvolvimento, além de considerá-la fundamental para a Segurança Nacional²⁴. Pode-se citar a Resolução nº 2640, que priorizava que maior parte do carregamento de mercadorias fosse feita por navios brasileiros.

Também durante esse período, houve a autorização de que empresas privadas operassem em associação com o Lloyd Brasileiro, uma vez que, até então, só existiam três companhias estatais em operação no longo curso (Lloyd Brasileiro, Fronape e Docenave)²⁵.

Infelizmente, entre o final da década de 80 e início da década de 90 houve novamente uma queda na Marinha Mercante brasileira, provocando quase seu total desaparecimento. As medidas adotadas nesse período, como a total e rápida abertura do mercado, retração dos investimentos de renovação e ampliação da frota e paralisação do parque industrial de

²³ DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS (2003, p.77)

²⁴ “O interrelacionamento entre desenvolvimento e segurança pode ser caracterizado pela preposição que afirma ser a Segurança uma condição necessária ao Desenvolvimento. Pelo fato de substituir a frustração pela realização, é o desenvolvimento uma poderosa couraça psicológica e, portanto, o preventivo mais eficaz contra a subversão e a guerra revolucionária. Como corolário, os transportes marítimos, item dos mais importantes no processo do desenvolvimento, constituem uma das molas mestras da Segurança Nacional.

²⁵ DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS (2003, p.79)

construção naval, além da conjuntura econômica do país no momento, são as principais causas desse retrocesso.

Atualmente o Brasil está passando por um novo período de ascensão do seguimento marítimo, em virtude, principalmente, das atividades relacionadas à exploração de petróleo e gás em alto mar, além do crescimento do setor offshore.

Apesar das diversas leis criadas durante diferentes períodos, o Brasil não possui um Código de Navegação que incorpore todas as regras e normas do direito de navegação vigente no país. Diferentemente de países como Argentina e Itália, que unem seu direito marítimo em uma única publicação de lei, no Brasil, o direito marítimo é composto por diversas leis, inclusive ainda pela 2ª Parte do Código Comercial de 1850, além de tratados, acordos e convenções esparsas.

CAPÍTULO II

O DIREITO MARÍTIMO BRASILEIRO

1- A Estrutura do Direito Marítimo Brasileiro Atual

Segundo o Dicionário de Tecnologia Jurídica²⁶, direito marítimo é o conjunto de normas que regem as relações jurídicas relativas à navegação e ao comércio marítimo, fluvial ou lacustre, bem como dos navios a seu serviço e os direitos e obrigações das pessoas que por ofício se dedicam a essa espécie de atividade.

Segundo Mircea Mateesco²⁷, direito marítimo é o conjunto de normas jurídicas que regulamentam todas as relações nascidas da utilização e da exploração do mar, tanto na superfície, como na profundidade.

No Brasil, o direito marítimo e o direito de navegação são tratados da mesma forma, o que pode acabar gerando certa confusão. O direito de navegação trata das regras que regem o

²⁶ V. NUNES (1990)

²⁷ Le droit maritime soviétique face au droit occidental, 1966, pg. 154

tráfego da navegação marítima e aérea, no âmbito nacional e internacional, já o direito marítimo, que é mais abrangente, regula o transporte de coisas ou pessoas feitos pelo mar, em todas suas peculiaridades.

A linha defendida pela “Scuola del Diritto della Navigazione”, que é a tendência de legislação mais moderna pelo mundo, é baseada na autonomia desses dois ramos do direito.

A própria Constituição brasileira se refere à autonomia do direito marítimo, mas não fala sobre o de navegação e usa o termo direito marítimo para se referir ao direito de navegação.

O direito marítimo é um ramo autônomo do direito e suas regras regem o tráfego²⁸ e tráfico²⁹ marítimo, ou seja, as relações comerciais e a navegação. As normas relativas ao tráfego marítimo regulam a jurisdição, soberania, segurança do tráfego aquaviário e salvaguarda da vida humana no mar. Já às relativas ao tráfico, regulam a atividade comercial do transporte marítimo e a exploração do navio.

O direito marítimo brasileiro é considerado misto³⁰, já que é de natureza pública e privada, ou seja, não há preponderância de interesse público nem privado. As normas relativas ao direito público marítimo se dividem em direito internacional público marítimo e direito público marítimo interno. Já as normas relacionadas ao direito privado marítimo são divididas em direito internacional privado marítimo e direito empresarial ou comercial marítimo.

O direito internacional público marítimo determina o que os Estados devem seguir em relação do tráfego marítimo internacional, tratando da liberdade dos mares, segurança da navegação em alto-mar e proteção ao meio ambiente.

O direito do mar, também chamado de *law of the sea*³¹, pode ser considerado um ramo do direito internacional público marítimo, junto com direito internacional marítimo ambiental³².

O primeiro regula o tráfego em alto-mar, além da soberania e jurisdição dos Estados, enquanto o segundo trata da proteção ao meio ambiente marinho.

Por sua vez, o direito marítimo interno público engloba o direito marítimo administrativo, direito marítimo penal, direito marítimo processual, direito marítimo constitucional, direito do

²⁸ “...compreende o comércio marítimo, a atividade empresarial do transporte marítimo e a conseqüente exploração do navio como meio de transporte.” (OCTAVIANO MARTINS, 2008, p. 2)

²⁹ “...contempla a navegação sob a égide do trânsito dos navios ou das embarcações, o deslocamento de um navio de um ponto a outro.” (OCTAVIANO MARTINS, 2008, p. 2)

³⁰ “O direito misto é a parte do direito em que, sem haver predominância, há confusão de interesse público ou social com o interesse privado.” (GUSMÃO, 1986, p.241)

³¹ V. OCTAVIANO MARTINS (2008, p.10)

³² V. Octaviano Martins (2008, p.10)

trabalho marítimo e direito tributário marítimo. Em termos gerais, essa parte do direito trata da presença do Estado no tráfego e tráfico marítimo dentro dos limites de jurisdição nacional. O direito marítimo administrativo irá tratar de todas as normas que regem a administração e autoridade marítima, inspeção naval, e outras atividades e órgãos de administração de interesse público.³³

O direito marítimo penal estabelece às sanções às faltas ou delitos da navegação ou praticados a bordo dos navios, envolvendo tripulação ou passageiros.³⁴

O direito marítimo do trabalho regula as relações trabalhistas entre empresas e marítimos.³⁵

Já o direito tributário marítimo regula os tributos cobrados e as contribuições à Marinha Mercante e melhoria dos portos.³⁶

Por sua vez, o direito processual marítimo regulamenta a ratificação do processo marítimo, dinheiro e risco, vistoria das fazendas avariadas, apreensão de embarcações, liquidação, repartição e contribuição da avaria grossa, e arribadas forçadas.³⁷

E por fim, o direito marítimo ambiental cuida das normas internas de proteção ao meio ambiente marinho.³⁸

Em relação à natureza privada, tem-se o direito privado marítimo, que estabelece as normas de relações particulares devido ao tráfico marítimo. Suas subdivisões, o direito internacional privado marítimo e o direito empresarial ou comercial marítimo, abrangem a atividade empresarial marítima, contratos, instituições relacionadas e soluções de conflitos nos âmbitos internacionais e internos.

Atualmente, em âmbito nacional, o direito marítimo é regido pelos artigos 457 a 796 da Segunda Parte do Código Comercial de 1850, promulgado pela Lei n. 556, de 25 de junho de 1850, única parte não revogada pelo Código Civil de 2002.

Também fazem parte da legislação marítima brasileira, preceitos da Constituição Federal, do Código Civil e do Código Penal, diversas leis e decretos dos Ministérios dos Transportes, Secretaria dos Transportes Aquaviários, Departamento da Marinha Mercante, Departamento

³³ V. OCTAVIANO MARTINS (2008, p.14)

³⁴ V. OCTAVIANO MARTINS (2008, p.15)

³⁵ V. OCTAVIANO MARTINS (2008, p.15)

³⁶ V. OCTAVIANO MARTINS (2008, p.15)

³⁷ V. OCTAVIANO MARTINS (2008, p.15)

³⁸ V. OCTAVIANO MARTINS (2008, p.15)

de Portos e Costas, além das 21 Normas da Autoridade Marítima (NORMANS) e dos diversos tratados e convenções internacionais da Organização Marítima Internacional (IMO), ratificados pelo Brasil.

É importante ressaltar que o direito marítimo é influenciado pelas pelos usos e costumes habituais do comércio (Lex Mercatoria) e transporte marítimo (Lex Maritima) internacional, desde que não violem a ordem pública, segundo o artigo 17 da Lei de Introdução ao Código Civil.

“Art. 17º: 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.” (Art. 17 da Lei 4657/42, de 04/07/42)

2- Tribunal Marítimo

O Tribunal Marítimo foi criado no ano de 1931, pelo Decreto nº 20829/31, que promoveu a reorganização da Marinha Mercante, a partir da instituição da Diretoria da Marinha Mercante. Porém, este decreto não foi efetivamente ativado e, somente com o Decreto nº 24585/34, ele foi regulamentado e, posteriormente promulgado pela Lei nº 2180/54.

Ele é um órgão administrativo³⁹ e autônomo, sendo auxiliar indireto do Poder Judiciário e vinculado ao Comando da Marinha. Localizado na cidade do Rio de Janeiro e com jurisdição⁴⁰ sobre todos os eventos ocorridos em águas jurisdicionais brasileiras, ele tem como atribuição o julgamento de acidentes e fatos da navegação marítima, fluvial e lacustre e questões relacionadas a essas atividades, porém sob ponto de vista técnico e administrativo, além de manter os registros de propriedade geral e hipoteca naval.

Segundo o art. 1º da Lei 5056/66:

“Art. 1º – O Tribunal Marítimo, com jurisdição em todo o território nacional, órgão autônomo, auxiliar do Poder Judiciário, vinculado ao Ministério da Marinha no que se refere ao provimento de pessoal militar e de recursos orçamentários para pessoal e material destinados

³⁹ O Tribunal Marítimo é “um órgão de feição exclusivamente administrativa, não interferindo com o monopólio jurisdicional do Poder Judiciário. As suas decisões, que são, em substância, atos administrativos, caem sob a apreciação judicial como quaisquer outros atos da administração pública.” (SEABRA, 2006, p.165)

⁴⁰ “Jurisdição é a atividade pela qual o Estado, com eficácia vinculativa plena, elimina a lide, declarando e/ou realizando o direito em concreto.” (LACERDA, 1999)

ao seu funcionamento, tem como atribuições julgar os acidentes e fatos da navegação marítima, fluvial e lacustre e as questões relacionadas com tal atividade, especificadas nesta Lei.” (Art. 1º da Lei nº 5.056, de 29/06/66)

O Tribunal Marítimo, ou TM, é composto por sete juízes, que são nomeadas pelo Presidente da República mediante concurso público e gozam de inamovibilidade e das deferências devidas ao cargo⁴¹, sendo:

- a) um Presidente, Oficial-General do Corpo da Armada da Marinha do Brasil, podendo ser da ativa ou estar na inatividade;
- b) dois Juízes Militares, Oficiais da Marinha do Brasil, estando na inatividade;
- c) quatro Juízes Cíveis, sendo dois bacharéis em Direito (um especializado em direito marítimo e outro em direito internacional público), um especialista em armação de navios e navegação comercial, e um Capitão-de-Longo-Curso da Marinha Mercante.

Vale ressaltar que o TM não exerce atividade jurisdicional propriamente dita, já que suas decisões ficam sujeitas à reavaliação⁴² dos tribunais, caso haja conflito de sua competência.

Os processos do TM são abertos por iniciativa da Procuradoria, seja pela parte interessada, seja por decisão do próprio Tribunal Marítimo, e apresentam três fases⁴³:

- I) Instauração e Distribuição;
- II) Instrução;
- III) Relatório;
- IV) Julgamento.

As possíveis penas⁴⁴ aplicadas pelo Tribunal são:

- I) Repreensão;
- II) Suspensão de Pessoal Marítimo;
- III) Interdição para o exercício de determinada função;
- IV) Cancelamento da matrícula profissional e da carteira de amador;

⁴¹ Lei nº 2180/54, art. 148.

⁴² “O tribunal marítimo é órgão integrante da administração auxiliar do poder judiciário, com competência para processar e julgar acidentes e fatos da navegação marítima, fluvial e lacustre, definindo sua natureza e extensão, indicando suas causas, indicando os responsáveis, aplicando-lhes penas administrativas e propondo medidas preventivas e de segurança para a navegação. Seus pareceres são suscetíveis de reexame pelo poder judiciário, pois tem caráter relativo, não se cogitando de coisa julgada. Avaliação da culpa. Novo critério. Variações subjetivas do standard proposto como modelo geral, na doutrina tradicional. Indivíduo que, na situação concreta, ou no cumprimento de seus deveres, podia dispor de informações ou potencialidades notavelmente superiores as do homem médio. Consoante novo critério de avaliação da culpa, que tem em conta variações subjetivas do standard proposto como modelo geral, na doutrina tradicional, quando entra em jogo a responsabilidade de sujeitos que disponham de informações, notavelmente superiores as do homem médio, estas devem conduzir a maior severidade na apreciação da conduta do agente. Sentença mantida. Voto vencido.” (Ana Lúcia Carvalho Pinto Vieira, 9ª Câmara Cível)

⁴³ DÁRIO ALMEIDA DE FREITAS (2001)

⁴⁴ DÁRIO ALMEIDA DE FREITAS (2001)

- V) Cancelamento do registro de armador;
- VI) Proibição ou suspensão do tráfego da embarcação;
- VII) Multa.

Segundo Dario Freitas (2008), é de fundamental importância a existência do TM como um Tribunal Administrativo no Brasil, já que ele contribui, direta ou indiretamente, para a segurança da navegação e da vida humana, suspendendo o tráfego de embarcações em situações de irregularidade, aplicando penalidades, fazendo recomendações à Autoridade Marítima e protegendo o meio ambiente aquático.

CAPÍTULO III

CÓDIGOS DE NAVEGAÇÃO

Diferentemente do Brasil, existem países que possuem um Código de Navegação, ou seja, toda a lei relativa ao Direito Marítimo está codificada em uma única publicação. Podemos citar como exemplos a Itália e Argentina, além de diversos países europeus.

A Itália teve o Código Comercial francês imposto, sob o nome de Código de Comércio de Terra e Mar para o Reino da Itália, devido às conquistas de Napoleão nesse período. Porém, após sua restauração em 1814, alguns estados mantiveram o Código Comercial enquanto outros voltaram a usar as leis antigas de Veneza ou criaram seus códigos baseados no francês. Com a unificação italiana, em 1861, foi criado o Código de Comércio de 1865, que foi modificado em 1882. E em 1941 foi criado, pela Scuola del Diritto della Navigazione, o Codice della Navigazione ou Código de Navegação, que entrou em vigor em 1942 e é usado até os dias atuais⁴⁵. Ele trata das normas relativas ao direito marítimo e direito aeronáutico, colocando ambos em um único ramo do direito.

A Itália se tornou precursora ao separar seu direito marítimo e aeronáutico do direito comercial.

A Argentina, tendo se inspirado no Código de Navegação italiano, criou seu próprio código, a Ley de Navegacion, em 1973. Porém, esse código se restringe à navegação marítima e, apesar de baseado no italiano, apresenta modificações e introdução de normas de convenções

⁴⁵ OCTAVIANO MARTINS (2008, p.6)

internacionais. Composta de 630 artigos, divididos em seis capítulos, essa lei integra o Código de Comércio⁴⁶.

Segundo Lacerda (1984, p. 35), assegurar a autonomia de vários ramos de direito é, de fato, uma tendência moderna à vista do desenvolvimento cada vez maior da atividade humano. Entretanto, no Brasil, direito marítimo e direito de navegação são tratados da mesma forma pela doutrina, como se fossem um único ramo do direito. Isso gera, como já citado anteriormente, certa confusão entre suas autonomias e particularidades.

Segundo Anjos (1992, p.6), justamente por não existir sob forma codificada, existe essa confusão entre os diferentes ramos do direito. A regulação é feita então por acordos, tratados e convenções internacionais, em se tratando de direito público externo, e regulamentos internos sobre normas, quando em relação ao direito público interno.

Pode-se dizer que a própria Constituição Federal gera a confusão entre direito marítimo e direito de navegação, ao expressar sua autonomia, sem, contudo, se referir explicitamente ao direito de navegação.

Não existe essa mesma confusão em relação ao direito aeronáutico, pois, segundo Anjos e Caminha (1992, p.7), a afinidade entre eles é meramente um aparente grau de parentesco, ou seja, é como se o direito aeronáutico e o direito marítimo fossem primos, devido as suas peculiaridades. O direito espacial também existe, mas não costuma ser objeto de estudo, já que se trata de uma ciência em evolução.

Didaticamente e para fins de estudos, costuma-se dividir os direitos marítimo e de navegação em⁴⁷:

- a) Direito de Navegação Público Internacional ou Externo: trata do tráfego da navegação em alto-mar.
- b) Direito de Navegação Público Interno: trata do tráfego da navegação em águas jurisdicionais nacionais.
- c) Direito Marítimo Público Internacional ou Externo: regula o transporte internacional, liberdade dos mares e limites de zonas marítimas de soberania e jurisdição nacional.

⁴⁶http://www.todoiure.com.ar/monografias/mono/navegacion/la_ley_de_navegacion%20y%20sus%20antecedentes.htm

⁴⁷ ANJOS e CAMINHA (1992, p.9)

- d) Direito Marítimo Público Interno: compreende direito marítimo administrativo, penal, processual, fiscal e constitucional dentro dos limites de jurisdição nacional.
- e) Direito Marítimo Privado Internacional: trata do direito marítimo comercial e civil.
- f) Direito Marítimo Privado Interno: trata também do direito marítimo comercial e civil, porém em âmbito interno.

Em suma, Lacerda (1984, p.46) defende que se deve modificar a legislação sobre o direito marítimo, e ainda, sobre o direito aeronáutico, unindo suas normas num único código, intitulado Código de Navegação. Somente dessa forma se reconhecerá a autonomia desse direito pelos traços particulares que há muito tempo lhes são próprios.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Essa pesquisa teve como objetivo uma análise do surgimento e desenvolvimento do direito marítimo no mundo, e sua posterior introdução no Brasil. Além disso, foi descrita a situação do direito marítimo no Brasil atualmente. Também se tentou analisar a importância da criação de um Código de Navegação, além da necessidade de que seja dada a devida importância para esse ramo do Direito, já que apresenta um papel relevante no contexto atual.

Conforme pesquisado e seguindo Kendal e Buckley (2011, p.7), o transporte de mercadorias por navios é o que dá vitalidade à economia de muitos países, situados ou não no litoral. Considerando-se então que três quartos da superfície terrestre é coberta por água, o transporte marítimo possui, necessariamente, um papel bastante relevante no comércio internacional.

Apesar disso, nos últimos 20 anos, o governo brasileiro tem modificado consideravelmente sua política de proteção à Marinha Mercante. No final da década de 80 e começo da década de 90, a navegação brasileira passou por um processo de esvaziamento, devido, em grande parte, à conjuntura econômica do país naquele momento. O baixo crescimento da economia na época, a crise de balanço de pagamentos e a alta inflação fizeram com que a carga da cabotagem fosse direcionada para o modal rodoviário, que se tornou mais competitivo no momento. Seu custo tornava-se mais favorável, devido ao menor prazo e maior frequência para entregas.

Até hoje, em consequência das políticas de proteção adotadas, a Marinha Mercante nacional apresenta uma operação bastante desregulamentada e liberalizada em relação à vigente nos anos 80.

A Marinha Mercante brasileira tem, no entanto, um papel vital na economia nacional atual. Isso se deve, principalmente, às recentes descobertas na região do pré-sal e o considerável aumento da exploração de petróleo e gás natural em alto-mar, o que provoca um crescimento significativo do setor offshore.

Dentro desse contexto, torna-se fundamental que haja uma regulamentação do setor marítimo, que se dá através das normas do direito marítimo. E esse trabalho tenta contextualizar e analisar esse fato. Realça-se novamente o conceito de direito marítimo, através da definição de Ignacio Arroio (2002, p. 22):

“El derecho marítimo es el conjunto de relaciones jurídicas que nacen o se desarrollan con el mar. Por consiguiente, el mar y lo marítimo constituyen los criterios delimitadores de la

materia. Esa definición significa reconocer la autonomía de la disciplina, primero en el plano científico y después en los niveles legislativos, judiciales y académicos o universitarios. Y, por otra parte, el derecho marítimo se concibe como un derecho general que incluye tanto aspectos de derecho privado como público, nacional y internacional. Esa idea supone una concepción más amplia de la contemplada en los textos positivos (Código de Comercio principalmente) y en los planos de estudios de nuestras facultades de derecho que trocean en derecho marítimo entre derecho mercantil (las relaciones marítimas privadas) y el derecho internacional público (el denominado derecho público del mar).”

Porém, pode-se dizer que essa vertente do direito é ainda pouco divulgada e difundida no Brasil. Além disso, existe escasso estudo doutrinário a respeito, já que a matéria é estudada em poucas universidades do país e a bibliografia existente é muito pequena. Dessa forma, torna-se necessário, segundo Oto Salgues (2002), uma maior integração com as nações mais familiarizadas com o tema, como França, Itália e Argentina, já que seus sistemas jurídicos são mais adiantados nesse sentido.

É importante ressaltar que o direito marítimo no Brasil tem autonomia, mas não é codificado, o que torna essa estrutura legal insuficiente. A criação de um Código Marítimo, seguindo o exemplo de diversos países, entre eles, já anteriormente citados, Itália e Argentina, seria uma possível solução para codificar o direito marítimo. Essa já é uma tendência entre certos doutrinadores⁴⁸, principalmente após a Criação do Código Civil de 2002, que revogou o Código Comercial de 1850, e manteve apenas a parte relativa ao comércio marítimo.

Segundo Sampaio e Lacerda (1974, p. 46 e 47):

"Código de Navegação: reconhecer-se-á, assim, a autonomia desse direito de traços particulares que há muito lhe são próprios, desde os primeiros tempos históricos, quando se aplicavam exclusivamente à navegação feita pelo mar, mas que, presentemente, foram, por sua força de atração poderosa, abraçando a jovem e inexperiente navegação aérea, para cada vez mais aconchegá-la e embalá-la com seus ritmos jurídicos. É verdade que o desenvolvimento da navegação aérea está situando o problema de outro modo, com a introdução de novas práticas que colocam, desse modo, o direito aeronáutico como um direito especializado, estabelecendo até que vários institutos surgidos para a navegação aérea sejam também aplicados à navegação marítima. Mesmo assim, mais se entrosam os dois direitos, como se fossem um único direito: o direito da navegação, o que vem a confirmar a nossa posição acerca do assunto."

⁴⁸ Pode-se citar Lacerda, Scacioloja, Pardessus, Ripert, Agripino e Octaviano Martins.

Carbone (2008: XXI) ainda acrescenta que a criação de um Código seria de grande importância para a integração jurídica do Brasil em nível internacional, inclusive no que diz respeito à integração no Mercosul. Ou seja, essa seria uma integração em nível nacional e transnacional.

Pôde-se perceber a escassez de fontes durante a própria confecção deste trabalho, o que se apresentou como um dos maiores obstáculos para a elaboração de uma pesquisa ampla e fundamentada. Mesmo o Tribunal Marítimo, no Rio de Janeiro, que tem uma biblioteca especializada no tema, não possui quantidade de material suficiente.

Para esta monografia, também foram realizadas pesquisas em bibliotecas da Alemanha, onde se encontra um dos maiores acervos de pesquisas sobre a América Latina⁴⁹, durante os períodos de dezembro de 2010 a janeiro de 2011, além de julho de 2011. E nesses locais, foi possível se encontrar mais material sobre direito marítimo brasileiro do que no próprio Brasil, além de extensa pesquisa sobre o direito marítimo em nível mundial, feita por autores de diferentes países (cf. Costa: 1917; Frota: 1978; Guimarães: 1969). No entanto, mesmo em maior volume, ainda existem tópicos pouco abordados, como a própria análise da criação de um Código de Navegação. Diversos autores defendem, como já citado anteriormente, a unificação das regras, porém são poucas as análises com maior profundidade sobre esse tópico.

Para ver até que ponto se comprovam os achados dos acervos bibliográficos, também foram feitas quatro entrevistas com profissionais do setor marítimo ao longo do ano de 2011. E, durante uma dessas entrevistas, realizada com um advogado especializado em direito marítimo de um renomado escritório da cidade do Rio de Janeiro, em maio de 2011, foi possível perceber que os próprios profissionais do setor reconhecem que há uma lacuna em relação ao tema. Foi citado que realmente não há tamanho volume de pesquisa.

Além disso, quando questionado sobre o fato de as regras serem esparsas, o entrevistado afirmou que, em alguns casos, são consideradas somente as regras estabelecidas pelas convenções internacionais ratificadas pelo Brasil. Ou seja, não se leva em consideração o que está estabelecido em leis mais antigas, por não estarem tão atualizadas.

Conforme um segundo entrevistado, também especialista em direito marítimo, do estado de Santa Catarina, uma das maiores dificuldades dessa vertente do Direito no Brasil é a confusão

⁴⁹ Iberoamerikanisches Institut Preussischer Kulturbesitz (IAI), que faz parte da Biblioteca Nacional de Berlin.

existente entre direito marítimo e direito de navegação. Ele também sugere a criação de um Código Comercial Marítimo, já que o de 1850 está bastante desatualizado.

Seguindo o posicionamento de Ingrid Zanella, o Direito, como ciência social, deve ser ensinado e vivenciado com enfoque na realidade, com uma perspectiva multidisciplinar.

Dessa forma, deve-se almejar que o ensino jurídico esteja conectado com as necessidades locais, juntamente com as tendências regionais e globais. Ou seja, esse ramo do direito deve ser oferecido de forma a adequar o ensino à realidade socioeconômica do país e do mundo.

Segundo o Parecer nº211/2004 do Ministério da Educação, homologado em 22/09/2004, sobre as Diretrizes Curriculares Nacionais dos cursos de graduação em Direito, prevendo a adaptação às necessidades locais:

“Art. 2º. (...)

§ 1º - O Projeto Pedagógico do curso, além da clara concepção do curso de Direito, com suas peculiaridades, seu currículo pleno e sua operacionalização, abrangerá, sem prejuízo de outros, os seguintes elementos estruturais:

I – concepção e objetivos gerais do curso, contextualizados em relação às suas inserções institucional, política, geográfica e social.”

Além disso, a criação de um Código de Navegação também limitaria as controvérsias existentes em relação à autonomia dos dois ramos do direito marítimo (direito marítimo e direito de navegação), de forma que eles seriam tratados conforme suas particularidades. Pode-se citar a França, por exemplo, que possui uma ampla legislação marítima, sem, no entanto, confundi-la com a de navegação.

Essa pesquisa não tem a pretensão de mostrar como deveria ser um Código de Navegação, assunto deixado para os doutrinadores e especialistas nessa área. Porém, tem-se interesse de questionar e afirmar essa necessidade, já que o crescimento do setor marítimo no Brasil tornará as deficiências desse seguimento do Direito mais explícitas. É necessário, portanto, se identificar, com mais pesquisas, quais as lacunas existentes, além de soluções plausíveis. Assim, é possível que possa ser dado um impulso para a elaboração de um futuro Código.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGRIPINO, Osvaldo de Castro Júnior. **Principais aspectos do direito marítimo e sua relação com a Lex Mercatoria e Lex Maritima**. 2010.

ÂKE MODÉER, Kjell. **Ocean Law and the process of globalization**. Institute for Legal Research. University of California, Berkeley, Law of the Sea Institute, 2007.

AMADO, Janaína. **Medo e vitória nos mares: perigos reais e imaginários nas navegações**. Ed. Atual, 1999.

AMADO, Janaína. **Navegar é preciso: grandes descobrimentos marítimos europeus**. Ed. Atual, 2001.

ANJOS, J. Haroldo dos; CAMINHA, Carlos Rubens Gomes. **Curso de Direito Marítimo**. Rio de Janeiro: Ed. Renovar, 1992.

ARROYO, Ignacio. **Compendio de Derecho Marítimo**. 2. ed, Madrid: Tecnos, 2002.

AZEREDO SANTOS, Theóphilo de. **Direito de navegação marítima e aérea**. Rio de Janeiro: Forense, 1964.

CAMINHA, Carlos Rubens Gomes. **Direito comercial marítimo: teoria-prática-formulários**. Rio de Janeiro: Ed. Rio, 1978.

CIPOLLA, Carlos M. **Guns, Sails and Empires: The Technological Innovation and The Early Phases of European Expansion 1400 - 1700**. Kansas: Sunflower Books, 1985.

COSTA, Affonso. **A Marinha Mercante: O problema da Actualidade**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1917.

DE VASCONCELLOS, Paulo Augusto de Rocha. **A marinha cresce com o Brasil**.

Diretoria de Portos e Costas. **História Marítima - Curso de Formação de Aquaviários**. 1. ed. Rio de Janeiro, 2003.

FERREIRA, Tito Lívio. **História dos grandes descobrimentos marítimos**, 1959.

FILHO, Sérgio Cavaliere. **Você conhece sociologia jurídica?** Rio de Janeiro, Forense, 1987.

FONSECA, Luís Adão da. **De Vasco a Cabral: Oriente e Ocidente nas navegações oceânicas**. EDUSC, 2001.

FORTA, Fernando. **Problemas Contemporâneos da Nossa Marinha Mercante**. Rio de Janeiro, Alves, 1978.

GAETA, Dante. **Le Fonti del Diritto della Navegazione**. 1965.

GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e Prática do Direito Marítimo**. Rio de Janeiro: Renovar, 1998.

GUIMARÃES, José Celso de Macedo Soares. **Marinha mercante no Brasil: uma opinião**. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1969.

GUSMÃO, Paulo Dourado de. **Introdução ao Estudo do Direito**. Rio de Janeiro, Forense, 1986.

KENDALL, Lane C.; BUCKLEY, Jame J. **The business of shipping**. 7. ed, Centreville: Cornell Maritime Press, 2001.

J.M.A. **A evolução da Marinha**. Rio de Janeiro, 1990.

LACERDA, José Cândido Sampaio de. **Curso de direito privado - Vol. 1 - Direito Marítimo**. 2. ed. São Paulo : Livr. Freitas Bastos, 1974.

Marinha Mercante Brasileira: perspectivas e funções na integração competitiva do país na economia internacional. São Paulo: BNDES, Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, 1988.

MARQUES, Alfredo Pinheiro. **A cartografia dos descobrimentos portugueses**. Edição Elo, 1994.

MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo - Vol. I**. Barueri: Manole, 2008.

MARX, Karl. **O Capital: Crítica da Economia Política**. Volume I e II. Tradução de Flávio R. Kothe e Regis Barbosa. 2. ed. São Paulo: Nova Cultura, 1985.

NÓBREGA, Elizabeth. **Evolução e perspectivas de Desenvolvimento da Marinha Mercante Brasileira**. Brasília: 2008.

NUNES, Pedro. **Dicionário de Tecnologia Jurídica**. 13.ed. 1999.

OLIVEIRA, Juarez de. **Legislação marítima**. Rio de Janeiro, Ed. Saraiva, 1988.

PINHEIRO, Rauph Lopes. **História Resumida do Direito**. Rio de Janeiro, Ed. Rio, 1983.

SALGUES, Oto. **Breve Introdução ao Direito Marítimo**. 2002.

SANTOS, Júlio. **O direito marítimo na história e na doutrina**. 1917.

SANTOS, Theophilo de Azeredo. **Direito de Navegação**. Rio de Janeiro, Ed. Forense, 1968.

SAUERBRONN, Julio Verissimo Santos. **O direito marítimo na historia e na doutrina**. Rio de Janeiro, 1917.

SEABRA, Fagundes. “O Controle dos Atos Administrativos pelo Poder Judiciário”. Revista Forense, n.70. São Paulo, Forense, 2006.

SILVADO, Américo Brazilio. **Estudo de uma organização geral para a marinha brasileira**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1894.

SIMONE, Osvaldo B. **Antecedentes y metodologia de la ley de la navegación argentina - La Ley**. 26/03/1973.

TAYLOR, J. Michael. **Evaluating the continuing GATS negotiations concerning international maritime transport services**. In: Tulane Maritime Law Journal. V. 27, 2002-2003.

TETLEY, William. **International Maritime and Admiralty Law**. Québec: Éditions Yvon Blais, 2002.

<http://www.conapra.org.br/conapra/institucional/brasil.jsp>. Acesso em: ago. 2011

http://www.conjur.com.br/2008-dez-08/funciona_tribunal_maritimo. “O que é, qual a atribuição e como funciona o Tribunal Marítimo”. Por Dario Almeida Passos de Freitas. Acesso em: jul. 2011

<http://jusvi.com/artigos/43745>. “A Importância do Direito Marítimo no Cenário Nordestino”. Por Ingrid Zanella Andrade Campos. Acesso em: mar. 2011

http://www.todoiure.com.ar/monografias/mono/navegacion/la_ley_de_navegacion%20y%20sus%20antecedentes.htm