

COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A PROFERIR PARECER AO PROJETO DE LEI Nº 1.572, DE 2011, DO SR. VICENTE CÂNDIDO, QUE "INSTITUI O CÓDIGO COMERCIAL".

PROJETO DE LEI Nº 1.572, DE 2011

Institui o Código Comercial.

Autor: Deputado VICENTE CÂNDIDO

Relator-Parcial: Deputado ARNALDO FARIA DE SÁ

I – Relatório Parcial às Emendas nºs 43/12, 56/14 e 215/15, que dizem respeito ao Direito Comercial Marítimo.

Este relatório parcial diz respeito tão somente às emendas nºs 43/12, 56/14 e 215/15, todas relativas ao Direito Comercial Marítimo, que se pretende inserir adequadamente no contexto do Projeto de Lei nº 1.572/11, de autoria do Deputado Vicente Cândido, que institui o Código Comercial, que tramita nesta Comissão Especial.

Certamente coube-nos uma das partes mais apaixonantes daquelas que ainda são abrangidas pelo antigo Código Comercial de 1850, o qual preserva poucos títulos desde que foi sancionado o atual Código Civil de 2002. Felizmente, o novo Código Civil não tratou das questões relativas ao direito comercial marítimo, preferindo manter em vigor a velha lei - que apesar de antiga, ainda preserva sua grande utilidade ao comércio marítimo -, e tentou codificar em um único diploma legal toda a matéria comercial restante, ao lado de outras leis esparsas que foram sendo editadas ao longo dos últimos anos.

Pois bem, desta feita, já há um verdadeiro clamor desse importante e pujante segmento econômico em atuação no País, que pretende ver modernizadas e atualizadas as regras que regulam as relações comerciais no âmbito do comércio marítimo.

No Brasil, como já mencionado acima, o direito marítimo ainda se utiliza, como uma de suas principais fontes, da Segunda parte do Código Comercial Brasileiro, a Lei nº 556, que data de 25 de junho de 1850, figurando talvez como a última lei do Império ainda em vigor. Esta vetusta legislação, embora ainda apresente surpreendente fôlego jurídico para chegar à atualidade, evidencia-se como uma legislação anacrônica que merece ser modernizada e substituída por um novo diploma legal, o qual venha suprir as novas demandas e necessidades do comércio marítimo mundial, no qual o Brasil já se relaciona há décadas.

As emendas nºs 56/2014 e 215/2015, apresentadas respectivamente pelos Deputados Eduardo Cunha, atual presidente desta Casa, e Manoel Júnior, têm o propósito de introduzir o tema nas discussões do novo Código Comercial brasileiro, uma vez que o projeto de lei original não admitia o tratamento normativo do comércio marítimo em nosso país.

Desse modo, as três emendas que aqui serão apreciadas contribuem positivamente para o debate e a constituição de um novo Livro, qual seja o relativo ao “Direito Comercial Marítimo”, no qual se procurou dotar o ordenamento jurídico brasileiro dos dispositivos legais básicos para a regência do Comércio Marítimo, da navegação e das operações aquaviárias cada vez mais significativas no mundo empresarial.

Ressalte-se, por oportuno, que o transporte marítimo é responsável por mais de 95% do transporte de cargas no mundo, sendo, portanto, extremamente relevante e significativo para o desenvolvimento da balança comercial brasileira. Sabe-se também que o transporte marítimo divide-se em dois tipos: o internacional ou de longo curso (que percorre grandes distâncias) e o de navegação costeira ou de cabotagem (que é praticado ao longo do litoral brasileiro).

Além de apresentar os princípios orientadores do Direito Comercial Marítimo, que são desenvolvidos ao longo de diversos capítulos, muitos outros temas de grande interesse econômico são esmiuçados no corpo das emendas aqui analisadas, a exemplo de importantes e especializados institutos do Direito Marítimo, a saber: os afretamentos a casco nu, por tempo e por viagem; os transportes e operações marítimas, estas de significativa importância para o apoio à exploração do petróleo e gás “*off-shore*” (em águas profundas, inclusive); o tratamento legal das avarias grossas e as

responsabilidades decorrentes de tais operações de transporte e deslocamento de cargas por intermédio das embarcações.

II. Das emendas apresentadas para introduzir o Direito Marítimo no novo Código Comercial.

Dito isso, as duas emendas disciplinam as seguintes matérias relacionadas com o direito marítimo:

A emenda nº 56/14, de autoria do Deputado Eduardo Cunha, contém 262 artigos, divididos em dez títulos, com vinte e um capítulos, a saber:

- **Título I - Disposições Introdutórias.**
 - Capítulo I - Da regência do Direito Comercial Marítimo
 - Capítulo II - Dos Princípios do Direito Comercial Marítimo.
- **Título II - Âmbito de aplicação do Direito Comercial Marítimo.**
- **Título III - Disposições gerais.**
 - Capítulo I - Das embarcações e sua propriedade.
 - Capítulo II - Do armador.
 - Capítulo III - Do operador ou administrador de embarcações.
 - Capítulo IV - Do capitão.
 - Capítulo V - Da praticagem.
 - Capítulo VI - Do agente marítimo.
 - Capítulo VII - Dos operadores de transporte.
- **Título IV - Contratos e obrigações de Direito Marítimo.**
 - Capítulo I - Dos contratos de utilização de embarcação.
 - Capítulo II - Do transporte aquaviário de cargas.
 - Capítulo III - Do conhecimento marítimo.
 - Capítulo IV - Da limitação de responsabilidade do armador.
- **Título V - Da hipoteca naval e dos privilégios marítimos.**

- Capítulo I - Da hipoteca naval.
- Capítulo II - Dos privilégios marítimos.
- **Título VI – Do seguro marítimo.**
- **Título VII – Das Avarias.**
- Capítulo I - Da natureza e classificação das avarias.
- Capítulo II - Da liquidação, repartição e contribuição

da avaria grossa.

- **Título VIII – Dos danos causados por abalroação.**
- **Título IX – Das arribadas forçadas.**
- **Título X - Direito Processual Marítimo.**
- Capítulo I - Disposições gerais.
- Capítulo II - Do Embargo de Embarcação.
- Capítulo III - Do procedimento de limitação de

responsabilidade.

- Capítulo IV – Da execução para recebimento de fretes.

Por sua vez, a Emenda nº 215/15, de autoria do Deputado Manoel Junior, é quase idêntica à anterior e contém mais de 262 artigos, divididos em dez títulos, com vinte e dois capítulos, a saber:

- **Título I - Disposições Introdutórias.**
- Capítulo I - Da regência do Direito Comercial
- Capítulo II - Dos Princípios do Direito Comercial

Marítimo

Marítimo.

- **Título II - Âmbito de aplicação do Direito**

Comercial Marítimo.

- **Título III - Disposições gerais.**
- Capítulo I - Das embarcações e sua propriedade.
- Capítulo II - Do armador.
- Capítulo III - Do operador ou administrador de

embarcações.

- Capítulo IV - Do capitão.
- Capítulo V - Da praticagem.
- Capítulo VI - Do agente marítimo.
- Capítulo VII - Dos operadores de transporte.

- **Título IV - Contratos e obrigações de Direito**

Marítimo.

- Capítulo I - Dos contratos de utilização de embarcação.
- Capítulo II - Do transporte aquaviário de cargas.
- Capítulo III - Do conhecimento marítimo.
- Capítulo IV - Da limitação de responsabilidade do armador.
- **Título V - Da hipoteca naval e dos privilégios marítimos.**
 - Capítulo I - Da hipoteca naval.
 - Capítulo II - Dos privilégios marítimos.
- **Título VI – Do seguro marítimo.**
- **Título VII – Das Avarias.**
 - Capítulo I - Da natureza e classificação das avarias.
 - Capítulo II - Da liquidação, repartição e contribuição da avaria grossa.
- **Título VIII – Dos danos causados por abalroação.**
- **Título IX – Das arribadas forçadas.**
- **Título X - Direito Processual Marítimo.**
 - Capítulo I - Disposições gerais.
 - Capítulo II - Do Embargo de Embarcação.
 - Capítulo III - Do procedimento de limitação de responsabilidade.
 - Capítulo IV – Da execução para recebimento de fretes.
 - Capítulo V – Da ratificação judicial do protesto marítimo.

Cabe-nos ainda mencionar que o Deputado Laércio Oliveira apresentou a Emenda Supressiva nº 43/12, visando manter em vigor a disciplina jurídica do direito marítimo, tal qual atualmente se encontra no Código Comercial de 1850, porque, de acordo com sua argumentação: “Trata-se de importante área do direito comercial, responsável pela disciplina jurídica de atividade que corresponde ao meio de transporte utilizado em 95% de nossas exportações. Sendo o Brasil um país continental, com um dos maiores litorais do mundo, é natural que o transporte marítimo tenha grande importância econômica entre nós”.

No entanto, diante da apresentação das emendas aditivas nº 56/13 e 215/13, ambas propondo a inclusão de novo livro no Código, “Do Direito Comercial Marítimo”, entendemos que, apenas no caso dessas emendas não serem acolhidas, caberia o aproveitamento da Emenda Supressiva nº 43/12, com a finalidade de evitar uma lacuna na legislação brasileira que disciplina o direito comercial marítimo.

Por tal razão, rejeita-se a Emenda nº 43/12, por ter perdido o sentido diante da aprovação que propomos das Emendas nºs 56/13 e 215/15.

III. Da apresentação de uma Subemenda do Relator-Parcial

Como bem nos ensinam, em primoroso estudo, os juristas Nelson Cavalcante e Silva Filho e Werner Braun Rizik¹:

“E as normas de Direito Marítimo que permearam a segunda parte do Código Comercial mostram claramente a intenção do legislador de atrair aos portos brasileiros embarcações estrangeiras, como forma de incrementar o comércio exterior. A fórmula encontrada foi fortalecer a posição dos armadores estrangeiros e de seus capitães, em detrimento do exportador ou de qualquer outro credor nacional.

Confira-se, por exemplo, a redação dada ao art. 482: “Os navios estrangeiros surtos nos portos do Brasil não poderão ser embargados nem detidos, ainda mesmo que se achem sem carga, por dívidas que não forem contraídas em território brasileiro, em utilidade dos mesmos navios ou de sua carga; salvo provindo a dívida de letras de risco ou de câmbio sacadas em país estrangeiro, no caso do art. 651, e vencidas em algum lugar do Império.

¹ Publicado na Revista Eletrônica da Academia Brasileira de Ensino Jurídico, no artigo jurídico intitulado “ASPECTOS DA “CONVIVÊNCIA” DO MICROSSISTEMA DE DIREITO MARÍTIMO E DO CÓDIGO CIVIL”, que teve o objetivo de analisar a convivência entre o Direito Marítimo contido no Código Comercial Brasileiro e os preceitos atuais do ordenamento civil. A análise aborda a possibilidade de subsistirem as disposições originais do Código Comercial dentro do contexto jurídico e econômico dos dias de hoje. Tendo em vista a revogação expressa da Primeira Parte do Código de 1850, resta saber se a parte relativa ao Direito Marítimo consegue conviver com o novo sistema de direito privado nacional ou foi por ele tacitamente revogada. Acessada, em 04/05/2015, no endereço eletrônico <http://www.abejur.org.br/Anexos/Portal/Artigos/Aspectos%20da%20%E2%80%9Cconviv%C3%Aancia%E2%80%9D%20do%20microsistema%20de%20direito%20mar%C3%ADtimo%20e%20do%20C%C3%B3digo%20Civil.pdf>

Não há entrelinhas nem rodeios a serem desvendados nas letras do referido dispositivo. Entendeu-se naquela conjuntura que a proteção legal aos estrangeiros atrairia mais navios aos nossos portos, permitindo um maior comércio marítimo”.

Nessa análise do contexto histórico da concepção das normas contidas no Código de 1850, continuam os juristas:

“A aplicação dos princípios norteadores do Código Civil ao microssistema de Direito Marítimo do Código Comercial apresenta especial importância (e talvez também dificuldade) pelo grande lapso temporal existente entre a concepção de ambos: 152 anos. Enquanto o Código Comercial foi concebido logo após a invenção do telégrafo, o Código Civil nasceu na era da informação em ritmo alucinante, com a massificação da internet, das teleconferências, dos telefones celulares, do GPS e da TV via satélite, apenas para citar algumas das ferramentas postas à disposição dos “homens do mar” hoje, que nem Júlio Verne ousou imaginar.

O Código Comercial dá ao comandante do navio mercante, por exemplo, algumas prerrogativas que com a atual tecnologia da comunicação estão em absoluto desuso e perderam, portanto, parcela significativa de sua eficácia. É o caso, p. ex., da prerrogativa do capitão de ajustar fretes (art. 513), contrair dívidas e vender parte da carga (art. 515) e o próprio navio (art. 531) ou de contratar a tripulação (art. 499). Todas essas funções estão hoje adstritas ao escritório das companhias de navegação. Aos comandantes restou apenas a função de navegar a embarcação com segurança num retorno às origens da função, quando tinha somente o dever de conduzir a nau pelos mares com segurança, estando a facilidade, aos portos nacionais, os navios estrangeiros. quando tinha somente o dever de conduzir a nau pelos mares com segurança, estando a “aventura naval” sob o efetivo comando de outra pessoa a quem devia obediência.”

Pois bem, feita essa oportuna digressão histórica que pode explicar suficientemente a natureza jurídica dos antigos dispositivos do direito marítimo contidos no Código Comercial de 1850, mas ainda em pleno vigor, passemos a cuidar da modernização dessa importante legislação, que é responsável pela segurança jurídica de um vital segmento de nossa economia, o qual movimenta tantos bilhões de dólares em nossa balança comercial.

Isto posto, passa-se agora à apreciação das Emendas nºs 56/14 e 215/15, que foram fruto de intensos estudos e ricas discussões travadas no âmbito da comunidade jurídica e dos agentes econômicos que atuam na seara do direito comercial marítimo, tendo sido concebidas pelos estudiosos e juristas que representam a Associação Brasileira do Direito Marítimo (ABDM), sediada no Rio de Janeiro.

Entre os temas e definições legais de maior relevância, que estão abrangidos pelas emendas apreciadas, podem ser destacados:

a) As relações mercantis entre proprietários, armadores, afretadores, transportadores efetivos e contratuais, embarcadores, consignatários de carga, seguradores e todos os demais empresários envolvidos no transporte de mercadorias e nos serviços prestados por embarcações, que passaram ser regulados na forma do novo Código Comercial. Desse modo, o transporte de passageiros continuará a ser regulado pelo Código Civil (Lei nº 10.406/02) e pelas normas do Código de Proteção e Defesa do Consumidor (Lei nº 8.078/90) nas relações que envolverem os passageiros e transportador em embarcações;

b) Para os efeitos do novo Código Comercial, serão consideradas águas sob jurisdição nacional aquelas compreendidas pelas águas interiores, o mar territorial, as águas situadas nos limites da Zona Econômica Exclusiva e, além desta, as águas sobrejacentes à Plataforma Continental. Doravante, os fatos e atos provenientes de embarcações que tiverem início em águas sob jurisdição nacional regem-se pelas leis brasileiras, respeitadas as leis do Estado em que produzirem efeito;

c) Fica definida como embarcação qualquer construção suscetível de se locomover na água, por meios próprios ou não, que seja utilizada em atividades de transporte de bens e pessoas, pesca ou outras operações nas águas, de acordo com sua aptidão, inclusive as plataformas flutuantes, e, quando forem rebocadas, as fixas;

d) Quanto ao tribunal marítimo, cujas atribuições são referidas no art. 8º da Emenda nº 56, julgamos por bem fazer alguns ajustes juridicamente muito relevantes. Trata-se de órgão administrativo de apuração dos atos e fatos da navegação.

Apesar de sua denominação, o tribunal marítimo não é um órgão jurisdicional.

Há, no art. 8º da Emenda nº 56, uma tentativa, a nosso ver, equivocada, de fazer com que a decisão do tribunal marítimo, que a rigor é um parecer técnico, seja alçada à condição de coisa julgada, título executivo, nos termos do novo Código de Processo Civil, sendo que, em outra tentativa, tal regra respectiva foi corretamente vetada pela Presidência da República. Essa fórmula configura-se inconstitucional, na medida em que fere a garantia constitucional da livre convicção do magistrado e a garantia maior do devido processo legal.

Em absoluto, não pode um órgão técnico se sobrepor ao Poder Judiciário, e as suas decisões, qualificadas pelo elemento técnico, uma vez que nada mais são do que pareceres e meios de prova, não podem ser consideradas, portanto, instrumentos absolutos de decisão.

Além disso, há uma regra que impõe que um processo judicial em curso seja paralisado, sempre que houver alguma questão pendente a respeito no âmbito do Tribunal Marítimo.

A nosso ver, tal pretensão carece de sentido, principalmente porque, arrepiando os princípios da igualdade e da isonomia, a mesma regra determina que os juros moratórios, enquanto o feito judicial estiver sobrestado para aguardar a decisão do processo no tribunal marítimo, sejam apenas de meio por cento ao mês, diferentemente dos juros legais, atribuíveis a qualquer outro litigante e que são arbitrados em um por cento ao mês.

A prevalecer a redação original contida no art. 8º da supramencionada emenda, os armadores figurariam como os únicos beneficiados, evidenciando um dispositivo completamente descompassado do direito como um todo e manifestamente inconstitucional. Por tais razões, procedemos aos ajustes necessários, oferecendo uma nova redação ao mencionado dispositivo.

e) Define-se o armador como a pessoa natural ou jurídica que, em seu nome e sob sua responsabilidade, sendo ou não proprietário, apresta a embarcação com a finalidade de colocá-la em condições de

empreender expedições de transporte, de pesca, científicas ou qualquer outra operação, pondo-a ou não a navegar por sua conta;

f) Será considerado operador ou administrador de embarcações aquele que, sem ter a qualidade de armador, executa, no interesse deste, atividades de exploração de embarcações, os quais serão solidariamente responsáveis com o armador pelas obrigações decorrentes da exploração comercial da embarcação;

h) O capitão da embarcação é conceituado como aquele que exerce o poder de comando da embarcação, considerando-se que toda tripulação e demais pessoas a bordo lhe estão sujeitas e são obrigadas a obedecer e cumprir suas ordens em tudo que for relativo ao serviço, à disciplina e à segurança da embarcação, não estando obrigado a receber ou manter na tripulação indivíduo algum contra sua vontade. O capitão também terá como obrigação a de sempre manter a escrituração regular dos livros e registros de bordo;

i) O serviço de praticagem consiste no conjunto de atividades profissionais de assessoramento ao capitão, necessárias diante das peculiaridades locais que dificultam a livre e segura movimentação da embarcação nas zonas de praticagem, conforme estabelecidas pela autoridade marítima;

j) O contrato de afretamento de embarcação a casco nu é aquele pelo qual o fretador se obriga, mediante o pagamento de um preço acertado, a ceder ao afretador o uso e gozo de navio desarmado, por tempo determinado, transferindo-lhe sua posse;

k) O contrato de afretamento por tempo é aquele pelo qual o fretador coloca à disposição do afretador, mediante o pagamento do valor ajustado, embarcação armada e tripulada, comprometendo-se a fazê-la navegar nas viagens ou operações preestabelecidas entre as partes ou aquelas que forem determinadas pelo afretador, observadas as disposições contratuais;

l) O contrato de afretamento por viagem é aquele pelo qual o fretador se obriga, mediante o pagamento do frete ajustado, a realizar transporte com a utilização de embarcação determinada, em uma ou mais viagens;

m) O contrato de reboque é aquele em que uma das partes se compromete em relação à outra, mediante pagamento, a aplicar a força motriz de sua embarcação em favor de outra embarcação ou de estruturas flutuantes diversas;

n) O agente marítimo é a pessoa natural ou jurídica que, mediante remuneração, atua no atendimento aos interesses do capitão, proprietário, armador, fretador, afretador e da própria embarcação nos portos de escala ou operação, observados os termos expressos de sua designação;

o) O agente de carga é a pessoa que, mediante remuneração, atua no atendimento dos interesses exclusivos do transportador contratual, observados os termos de sua designação, e não responde pelas obrigações de quem o designou, salvo quanto à responsabilidade que lhe corresponde por suas faltas pessoais. Também detém poderes para receber citações em nome de quem o designou;

p) O transportador contratual é a pessoa jurídica que, não sendo o armador ou proprietário de embarcação, obriga-se perante o embarcador, em nome próprio, pela realização do transporte de carga e subcontrata um transportador efetivo, que ficará responsável pela realização do transporte das mercadorias que lhe forem entregues;

q) Pelo contrato de seguro marítimo, o segurador, tomando para si fortuna ou riscos do mar, se obriga a garantir interesse legítimo do segurado em face do risco de perda ou dano que possa sobrevir ao objeto do seguro, mediante o recebimento de um prêmio determinado, equivalente aos riscos tomados;

r) Ao transportador fica facultado o direito de determinar a retenção da carga a bordo do navio ou em armazém, até o pagamento do frete devido, despesas adiantadas, encargos contratuais ou apresentação da garantia de contribuição por avaria grossa declarada.

No entanto, a regra original contida no art. 120 da Emenda nº 56, que autoriza o armador a reter a carga de um consignatário que porventura não lhe pague o frete, merece ser aperfeiçoada porque configura um típico abuso de direito e se revela, ainda pior, quando autoriza ao transportador que o depósito e os cuidados com a carga fiquem sob a

responsabilidade do armazém depositário ou do terminal alfandegado, impondo-lhe um ônus excessivo e imerecido.

Com efeito, o terminal ou armazém é pessoa estranha aos problemas existentes entre dono da carga e transportador marítimo e, a persistir a regra original contida no mencionado art. 120 da Emenda nº 56, aquele estabelecimento iria assumir um ônus excessivo e indevido, sem ter dado causa alguma ao contrato de armazenagem, ao tempo em que também poderia ter sérias dificuldades e prejuízos em administrar seu espaço disponível para o recebimento de novas cargas.

Desse modo, julgamos por bem oferecer um justo equilíbrio nessa relação contratual, permitindo ao armazém que possa, alternativamente:

I – exigir, previamente ao depósito da carga retida, que o transportador o faça mediante prestação de caução ou de pagamento prévio em dinheiro, em valor a ser arbitrado de acordo com o período acordado no respectivo contrato de armazenagem, e na inexistência de uma ou de outra, ser-lhe-á facultado rejeitar o recebimento do respectivo depósito e armazenagem da carga retida em suas instalações; ou

II – dispensar, expressamente, a prestação de caução ou de pagamento prévio em dinheiro por parte do transportador, para optar pelo exercício eventual do direito de retenção e venda judicial das cargas armazenadas, com a finalidade de cobrir e ressarcir todas as despesas pendentes do contrato de armazenagem, movimentação e serviços relativos à carga retida;

s) O contrato de transporte aquaviário de cargas, que se provará por escrito, pressupõe que o transportador recebe mercadorias de quantos embarcadores se apresentem e se obriga, mediante frete, a transportá-las em embarcação apropriada. Inova-se ao admitir que serão aceitos como meio de prova escrita cartas, telefax, correio eletrônico e outros meios equivalentes criados pela tecnologia moderna, além do conhecimento de transporte relativo à operação;

t) O conhecimento de transporte marítimo conterá o nome, a razão ou denominação social e o endereço do transportador, do embarcador e do consignatário da carga ou daquele que deva ser notificado,

quando não nominativo. É importante ressaltar que, pelo art. 140 da Subemenda anexa, o conhecimento de transporte marítimo continuará a ser emitido na modalidade ao portador, seguindo uma praxis do mercado, cuja característica desse título de crédito permite movimentar e impulsionar as transações comerciais que são comuns no dia-a-dia do comércio exterior brasileiro, a despeito da vedação legal que está inserida no inciso II do art. 2º da Lei nº 8.021, de 12/04/1990, o qual ficará, portanto, derogado em relação a esses títulos de crédito utilizados no comércio e no transporte de cargas marítimas;

u) Admite-se a limitação de responsabilidade do armador, que, no entanto, será convencionada entre as partes envolvidas e constará expressamente de cláusulas dos respectivos contratos e apólices de seguros. Serão sempre ressalvados os casos previstos em tratados ou convenções internacionais em vigor no Brasil. O armador e as pessoas referidas no art. 167, *caput*, do Código poderão limitar suas responsabilidades, somente nos casos estritamente previstos e enumerados nos incisos I e II do art. 155 do código.

No entanto, cabe ressalvar que, por termos concordado com o lúcido e consistente parecer jurídico que nos foi encaminhado pela Associação Brasileira dos Terminais Portuários – ABTP, da lavra do Desembargador aposentado Luiz Roberto Sabbato, entendemos por bem não manter, no texto do Substitutivo que ora apresentamos anexo, as condições originalmente propostas, pelas emendas nºs 56 e 215, para a limitação de responsabilidade do armador e das pessoas referidas no art. 167, *caput*, do Código.

De acordo com o referido parecer jurídico, assevera-se a inconstitucionalidade dos termos da limitação da responsabilidade, como anteriormente propostos nas emendas supramencionadas.

Por ser pertinente e importante, reproduzimos abaixo um trecho dessa argumentação jurídica que alerta para a possível inconstitucionalidade dos dispositivos que haviam sido sugeridos nas emendas supramencionadas:

“Segundo o anteprojeto do novo Código Comercial,
“armador é a pessoa natural ou jurídica que, em seu nome e sob

sua responsabilidade, sendo ou não proprietário, apresta a embarcação com a finalidade de colocá-la em condições de empreender expedições de transporte, de pesca, científicas ou qualquer outra operação, pondo-a ou não a navegar por sua conta” (artigo 798).

O armador, portanto, explora diretamente os serviços de transporte aquaviário entre portos brasileiros, vale dizer, o faz sob concessão expressa ou tácita do Estado brasileiro.

Confira-se na Constituição Federal:

Art. 21. Compete à União:

XII - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão:

d) os serviços de transporte ferroviário e aquaviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado ou Território;

Logo, o armador está sujeito a indenizar por responsabilidade objetiva.

Confira-se na Constituição Federal:

Art. 37.

§ 6º As pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa.

Sujeito, pois, à restituição integral, não pode o armador ter reduzida a sua responsabilidade objetiva, como previsto na Emenda 56.

Daí a conclusão inarredável de que as disposições sobre a limitação da responsabilidade do armador são inconstitucionais.

Com efeito. O artigo 37 da Constituição Federal consagrou, em oposição às velhas práticas governamentais que asseguravam a irresponsabilidade administrativa, o princípio da responsabilidade integral do Estado. (...)” (**nosso grifo**)

t) Define-se a hipoteca naval como direito real de garantia e elencam-se os privilégios marítimos, confrontando-os com as legislações especiais em vigor;

u) Conceituam-se as avarias como sendo todas as despesas extraordinárias feitas a favor da embarcação ou da carga, conjunta ou separadamente, e todos os danos provocados àqueles, desde o embarque e momento de partida até a sua volta e desembarque;

v) Os danos causados por abalroação de embarcações são normatizados e determina-se que, sendo uma embarcação abalroada por outra, o dano inteiro causado à embarcação abalroada e à sua carga será pago por aquela que tiver causado a abalroação, se esta tiver ocorrido por culpa do capitão, do práctico ou da tripulação na observância do regulamento dos portos e vias navegáveis ou das regras aplicáveis à navegação e manobra de embarcações;

w) Fica definida como embargo de embarcação a ação judicial conservatória de direitos que visa a impedir a saída de embarcações, brasileiras ou estrangeiras, das águas jurisdicionais brasileiras ou a obtenção de garantia;

x) Por último, disciplinam-se questões processuais relativas às matérias específicas de direito marítimo, que passam a ser regidas pelo novo Código Comercial, prevendo-se ainda que serão aplicadas, em caráter subsidiário, as normas do Código de Processo Civil naquilo que não conflitarem com os artigos do referido Título.

Por sua vez, os arts. 422 a 427 da Seção III do Capítulo III do Subtítulo II do Título II do PL nº 1.572, de 2011, ficam suprimidos e as matérias neles contidas passam a ser reguladas pelo novo Livro relativo ao Direito Comercial Marítimo, que é objeto da Subemenda que ora apresentamos anexa.

Diante de todo o exposto, nosso voto, neste Relatório Parcial, é pela aprovação do novo Livro relativo ao Direito Comercial Marítimo, a ser renumerado, de acordo com a redação final a ser adotada pelo parecer do Relator-Geral, e incluído no PL nº 1.572/11, mediante a **rejeição** da Emenda nº 43/12, e pela **aprovação** das Emendas de nºs 56/14 e 215/14, **nos termos da Subemenda anexa.**

Sala da Comissão, em de junho de 2015.

Deputado Arnaldo Faria de Sá

Relator Parcial das emendas nºs 43/12, 56/14 e 215/15, ambas relativas ao
Direito Comercial Marítimo.

COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A PROFERIR PARECER AO PROJETO DE LEI Nº 1.572, DE 2011, DO SR. VICENTE CÂNDIDO, QUE "INSTITUI O CÓDIGO COMERCIAL".

SUBMENDA DO RELATOR PARCIAL ÀS EMENDAS nºs 43/12, 56/14 E 215/15 AO PROJETO DE LEI Nº 1.572, DE 2011.

Institui o Código Comercial.

O Congresso Nacional decreta:

Inclua-se e renumere-se, onde couber, no PL nº 1.572/2011, um novo livro relativo ao Direito Comercial Marítimo, com a seguinte redação:

LIVRO - Do Direito Comercial Marítimo

Título I - Disposições Introdutórias

Capítulo I – Da regência do Direito Comercial Marítimo

Art. 1º Sem prejuízo dos princípios e normas de direito público e daqueles previstos em acordos e tratados internacionais ratificados, o direito empresarial marítimo reger-se-á pelas disposições do presente código.

Art. 2º Este livro disciplina as atividades econômicas marítimas exploradas por pessoas naturais ou jurídicas, independentemente da inscrição em Registro Público de Empresas.

Art. 3º A relação mercantil entre proprietários, armadores, afretadores, transportadores efetivos e contratuais, embarcadores, consignatários de carga, seguradores e todos os demais empresários

envolvidos no transporte de mercadorias e nos serviços prestados por embarcações regula-se na forma deste Código.

Art. 4º O transporte de passageiros será regulado pelo Código Civil e pelo Código de Proteção e Defesa do Consumidor nas relações entre passageiros e transportador.

Capítulo II - Dos princípios do Direito Comercial

Marítimo

Art. 5º São princípios do direito marítimo:

- I – princípio do risco marítimo;
- II – princípio da garantia patrimonial;
- III - princípio da apuração formal dos acidentes e fatos da navegação;
- IV – princípio do dever de mitigar prejuízos;
- V – princípio da limitação de responsabilidade;
- VI - princípio da origem costumeira;
- VII – princípio da informalidade.

Art. 6º Pelo princípio do risco marítimo, reconhecem-se os riscos próprios à navegação aquaviária, associados à empresa marítima e aos empresários que dela dependem, direta ou indiretamente.

Art. 7º Pelo princípio da garantia patrimonial, associado ao princípio do risco, reconhecem-se a mobilidade e volatilidade patrimonial dos sujeitos do comércio marítimo, a impor a necessidade da prestação de garantias sempre que houver a possibilidade de se tornar não efetiva ou inócua futura decisão judicial ou arbitral.

Art. 8º Pelo princípio da apuração formal dos acidentes e fatos da navegação, as decisões do Tribunal Marítimo, na condição de órgão administrativo e auxiliar do Poder Judiciário, quanto à matéria técnica, serão reputadas como pareceres técnicos e contribuem tão somente como meio de prova para a investigação do fato e de sua autoria, não constituindo, em

hipótese alguma, coisa julgada ou título executivo, para os fins da legislação processual civil vigente.

§ 1º As decisões do Tribunal Marítimo são suscetíveis de revisão pelo Judiciário apenas quanto à legalidade do ato administrativo, a possíveis vícios de caráter formal ou quando atentarem contra os postulados constitucionais da ampla defesa e do devido processo legal;

§ 2º Sempre que se discutir em juízo questões que recaírem nas atribuições do Tribunal Marítimo, sua decisão final deverá ser aguardada para o julgamento do processo judicial.

§ 3º Suspenso o processo, o juiz deverá oficiar o Tribunal Marítimo para sua ciência e possíveis providências visando à prioridade de julgamento.

§ 4º Decorre do princípio da apuração formal dos acidentes e fatos da navegação o dever do juiz de evitar a repetição de prova já realizada pelo Tribunal Marítimo e que constitua fundamento de sua decisão.

§ 5º Na pendência do julgamento do Tribunal Marítimo correrão juros equivalentes à metade daqueles previstos na Lei Civil.

Art. 9º Pelo princípio do dever de mitigar prejuízos, o empresário, seus empregados e prepostos, bem assim qualquer pessoa tem o dever de agir com boa-fé, ética, probidade, lealdade e cooperação, adotando todas as medidas ao seu alcance capazes de mitigar seu próprio prejuízo e o de terceiros.

Art. 10. Pelo princípio da limitação de responsabilidade se reconhece a necessidade de incentivo à redução de custos da navegação comercial, mediante a admissibilidade de que as partes contratantes possam negociar, em contrato de seguro, o abrandamento do dever de reparação integral no âmbito da responsabilidade civil do empresário, nos casos expressamente previstos nos incisos I e II do art. 155 deste código.

Art. 11. Pelo princípio da origem costumeira, a formação, a validade e os efeitos das relações jurídicas regidas por este Livro devem ser interpretados de acordo com os usos e costumes do comércio marítimo.

Art. 12. Pelo princípio da informalidade, as relações jurídicas entre as partes serão válidas por qualquer meio de ajuste inequívoco de vontade, desde que forma específica não seja legalmente exigida.

Título II - Âmbito de aplicação do direito empresarial marítimo

Art. 13. Para os efeitos deste Código, consideram-se águas sob jurisdição nacional as águas compreendidas pelas águas interiores, o mar territorial, as águas situadas nos limites da Zona Econômica Exclusiva e, além desta, as águas sobrejacentes à Plataforma Continental.

Art. 14. Consideram-se situados no território do Estado de sua nacionalidade:

I – as embarcações militares, bem como as civis de propriedade ou a serviço do Estado, por este diretamente utilizadas;

II – as embarcações de outra espécie, quando em alto mar ou região que não pertença a qualquer Estado.

Parágrafo único. Salvo na hipótese de estar a serviço do Estado, na forma indicada no inciso I deste artigo, não prevalece a extraterritorialidade em relação à embarcação privada, que se considera sujeita à lei do Estado onde se encontre.

Art. 15. Os fatos e atos originados em embarcações que produzirem efeitos no Brasil regem-se pelas leis brasileiras, ainda que iniciados no território estrangeiro ou em alto mar.

Art. 16. Os fatos e atos provenientes de embarcações que tiverem início em águas sob jurisdição nacional regem-se pelas leis brasileiras, respeitadas as leis do Estado em que produzirem efeito.

Art. 17. Os direitos reais e os privilégios de ordem privada sobre embarcações regem-se pela lei de sua nacionalidade.

Art. 18. As medidas assecuratórias de direito regulam-se pela lei do país onde se encontrar a embarcação.

Art. 19. As avarias regulam-se pela lei brasileira quando a carga se originar ou se destinar ao Brasil ou for transportada sob o regime de trânsito aduaneiro.

Art. 20. A assistência e salvamento e o abalroamento regem-se pela lei do lugar em que ocorrerem, salvo acordo em contrário das partes nas matérias de direitos disponíveis.

Parágrafo único. Quando pelo menos uma das embarcações envolvidas for de bandeira brasileira, aplica-se a lei do Brasil à assistência e salvamento e ao abalroamento ocorridos em águas sob jurisdição nacional ou região não submetida a qualquer Estado.

Art. 21. Não terão eficácia no Brasil, em matéria de transporte marítimo, quaisquer disposições de direito estrangeiro, cláusulas constantes de contrato, bilhete de passagem, conhecimento e outros documentos que:

I - excluam a competência de foro do lugar de destino;

II - visem à exoneração de responsabilidade do transportador, quando este Código não a admita;

III - estabeleçam limites de responsabilidade inferiores aos estabelecidos neste Código.

Título III - Disposições gerais

Capítulo I - Das embarcações e sua propriedade

Art. 22. Embarcação é qualquer construção suscetível de se locomover na água, por meios próprios ou não, utilizada em atividades de transporte de bens e pessoas, pesca ou outras operações nas águas, de acordo com sua aptidão, inclusive as plataformas flutuantes, e, quando rebocadas, as fixas.

Parágrafo único. Os salvados resultantes de um sinistro ou a embarcação desativada com a baixa no respectivo registro não conservam a natureza jurídica de embarcação.

Art. 23. Embora as embarcações sejam bens móveis, serão observadas regras semelhantes às dos bens imóveis nos casos expressamente previstos em lei.

Art. 24. É proprietário da embarcação a pessoa natural ou jurídica em cujo nome estiver registrada ou inscrita.

Art. 25. A propriedade de uma embarcação poderá ser adquirida por sua construção ou por qualquer outro meio regular permitido em direito, observadas as disposições de lei especial.

Art. 26. Os atos relativos à transferência de propriedade e anotações de ônus reais de embarcações sujeitas a registro no Tribunal Marítimo deverão constar de instrumento público, sendo admitidos no Registro da Propriedade Marítima:

I - escrituras públicas, inclusive as lavradas em consulados brasileiros;

II - atos autênticos de países estrangeiros, feitos de acordo com as leis locais, legalizados e traduzidos na forma da lei, assim como sentenças proferidas por tribunais estrangeiros após homologação pelo Superior Tribunal de Justiça;

III - cartas de sentença, formais de partilha, certidões e mandados extraídos de autos de processo judicial.

Capítulo II - Do armador

Art. 27. Armador é a pessoa natural ou jurídica que, em seu nome e sob sua responsabilidade, sendo ou não proprietário, apresta a embarcação com a finalidade de colocá-la em condições de empreender expedições de transporte, de pesca, científicas ou qualquer outra operação, pondo-a ou não a navegar por sua conta.

Parágrafo único. A responsabilidade do armador não fica afastada mesmo em caso de inexistência ou de irregularidade de registro de armador.

Art. 28. Poderão ser armadores brasileiros pessoas naturais residentes e domiciliadas no Brasil ou pessoas jurídicas de direito

público ou privado constituídas de acordo com a lei brasileira, com sede no país.

Capítulo III - Do operador ou administrador de embarcações

Art. 29. Considera-se operador ou administrador de embarcações aquele que, sem ter a qualidade de armador, executa, no interesse deste, atividades de exploração de embarcações.

Parágrafo único. O operador ou administrador é solidariamente responsável com o armador pelas obrigações decorrentes da exploração comercial da embarcação.

Capítulo IV - Do capitão

Art. 30. O capitão é aquele que exerce o poder de comando da embarcação, considerando-se que toda tripulação e demais pessoas a bordo lhe estão sujeitas e são obrigadas a obedecer e cumprir suas ordens em tudo que for relativo ao serviço, à disciplina e à segurança da embarcação, não estando obrigado a receber ou manter na tripulação indivíduo algum contra sua vontade.

Parágrafo único. O capitão deverá manter a escrituração regular dos livros e registros de bordo.

Art. 31. O capitão deve lançar os seguintes termos no Diário de Navegação, observada a legislação específica:

I - de nascimentos e óbitos ocorridos a bordo, em viagem;

II - de inventário e arrecadação dos bens das pessoas que falecerem a bordo, entregando-os a quem de direito;

III - de casamentos e tomada de testamentos in extremis, na presença de testemunhas;

IV - enquanto a embarcação se achar em algum porto, os trabalhos que tiverem lugar a bordo, e os consertos ou reparos da embarcação;

V - as derrotas da viagem, anotando-se as observações normalmente exigíveis dos capitães e oficiais, todas as ocorrências interessantes à navegação, notadamente:

- a) os acontecimentos extraordinários que possam ter lugar a bordo, e, especialmente, as intempéries;
- b) os danos ou avarias que a embarcação ou a carga sofram;
- c) as deliberações que se tomarem por acordo dos principais de bordo ou mediante o voto de qualidade do capitão, com os competentes protestos.

Art. 32. Gozarão de presunção inicial relativa de regularidade os registros referentes a protestos lançados no Diário de Navegação, tendentes a comprovar sinistros, avarias, fatos e acidentes da navegação ou quaisquer perdas, desde que:

I - apresentados ao juiz de Direito do primeiro porto a que a embarcação chegar, para sua ratificação judicial, nas primeiras 24 (vinte e quatro) horas úteis da entrada da embarcação no mesmo porto; ou

II – ratificados, no mesmo prazo e lugar, mediante escritura pública declaratória perante tabelião de notas, na qual deverá constar a declaração do comandante e de duas testemunhas, bem assim cópia dos lançamentos feitos no Diário de Navegação e demais documentação pertinente à comprovação da veracidade das respectivas declarações.

Art. 33. Com o propósito de assegurar a realização da viagem e as operações das embarcações, o capitão pode impor medidas disciplinares ou mesmo detenção em camarote ou alojamento.

Parágrafo único. Agindo do mesmo modo, o capitão poderá adotar outras providências, previstas em lei especial, aos que perturbarem a ordem, comprometerem a segurança da embarcação, da carga ou das vidas de bordo, cometerem faltas disciplinares ou deixarem de fazer o serviço que lhes competir, comunicando o fato às autoridades competentes.

Art. 34. A prática de algum ato extraordinário de que possa provir prejuízo à embarcação, à carga ou risco às vidas de bordo ou ao meio ambiente, poderá ser precedida de deliberação tomada em junta composta pelos principais de bordo.

Parágrafo único. Em tais deliberações, e em todas mais que for obrigado a tomar com a manifestação dos principais de bordo, o capitão tem voto de qualidade, e até mesmo poderá agir contra a maioria, debaixo de sua responsabilidade pessoal, sempre que o julgar conveniente, devendo ser lançado no Diário de Navegação os respectivos termos da deliberação.

Art. 35. O capitão é o representante legal do proprietário da embarcação e de seu armador nos locais onde estes não tenham domicílio ou mandatário com poderes suficientes, tendo como atribuições:

I – representá-los em juízo, ativa e passivamente, em todos os assuntos relacionados com a expedição marítima;

II – representá-los negocialmente em contratos e despesas relativos à tripulação, aprovisionamento e reparos da embarcação;

III – ser o depositário da carga desde o embarque até a descarga, estando obrigado à sua guarda, bom acondicionamento e conservação;

IV – verificada a absoluta falta de fundos, contrair dívidas, obter recursos com os remanescentes dos fretes ou alienar pertences ou partes da embarcação e mesmo seu casco, com a finalidade de atender às necessidades da tripulação e da operação;

V – no caso do inciso anterior e na falta absoluta de outro recurso, vender parte ou toda a carga, garantido ao dono das mercadorias o direito de regresso;

VI – exercer a representação dos embarcadores, consignatários ou afretadores com o objetivo de salvaguardar interesses da carga.

Parágrafo único. As hipóteses admitidas nos incisos IV e V pressupõem a existência de verdadeiro estado de necessidade, impossível de superação por outros meios, devendo o capitão agir com a devida prudência, sob pena de responder pelo que abusar.

Art. 36. É proibido ao capitão abandonar a embarcação, por maior perigo que se ofereça, salvo em caso de naufrágio iminente.

Parágrafo único. Julgando indispensável o abandono, o capitão é obrigado a empregar a maior diligência possível para preservar as vidas e salvar os documentos da carga, os livros da embarcação e registros de informações que permitam reconstituir o fato ou acidente da navegação.

Art. 37. O capitão obriga-se ao assessoramento dos serviços de praticagem nas zonas estabelecidas pela autoridade marítima e naquelas em que o uso e a prudência o exigirem, sob pena de responder pelas perdas e danos que resultarem da sua falta, sem prejuízo da responsabilidade criminal e administrativa correspondente.

Parágrafo único. O capitão poderá negar-se a realizar manobra, sugerida ou recomendada pelo prático, se esta implicar, segundo sua avaliação, em risco à navegação, à vida humana ou ao meio ambiente, devendo proceder na forma da legislação específica sobre segurança no tráfego aquaviário.

Capítulo V - Da praticagem

Art. 38. O serviço de praticagem consiste no conjunto de atividades profissionais de assessoramento ao capitão, necessárias diante das peculiaridades locais que dificultam a livre e segura movimentação da embarcação nas zonas de praticagem, conforme estabelecidas pela autoridade marítima.

Parágrafo único. O serviço de praticagem deve estar permanentemente disponível, caracterizando atividade essencial e de interesse público na garantia da segurança da navegação aquaviária e será regido pela Lei e por normas expedidas pela Autoridade Marítima.

Capítulo VI - Do agente marítimo

Art. 39. Agente marítimo é a pessoa natural ou jurídica que, mediante remuneração, atua no atendimento aos interesses do capitão, proprietário, armador, fretador, afretador e da própria embarcação nos portos de escala ou operação, observados os termos expressos de sua designação.

Art. 40. São atribuições principais do agente marítimo, segundo as instruções recebidas:

I - assistir à embarcação que lhe for consignada quanto à sua entrada, operação, estadia e saída do porto;

II - levar a cabo todos os atos que sejam necessários para obter o despacho da embarcação perante às autoridades locais;

III - tomar as providências para fornecer à embarcação os suprimentos na forma e quantidade solicitadas por quem o designou;

IV - expedir, assinar, e entregar os conhecimentos de embarque e demais documentos necessários no prazo legal;

VI - angariar cargas, e;

VII - em geral, realizar todos os atos ou gestões solicitados por quem o designou.

Art. 41. Agente marítimo geral é aquele que atua em área geográfica abrangendo mais de um porto, podendo nomear subagentes.

Art. 42. Agente marítimo consignatário é aquele que atua apenas perante um porto para o qual foi designado.

Art. 43. Quando existir conflito de interesses, os proprietários, armadores ou fretadores poderão nomear agente marítimo protetor para atuar no seu interesse exclusivo, a par do agente marítimo nomeado por um afretador, nos termos do contrato de afretamento.

Art. 44. O agente é obrigado a cumprir suas tarefas segundo as ordens e instruções que recebeu, empregando na sua execução a mesma diligência que qualquer empresário ativo e probo habitualmente costuma empregar na gerência dos seus próprios negócios.

Art. 45. Aquele que nomeou o agente é responsável por todos os atos por ele praticados dentro dos limites da sua designação.

Art. 46. Sempre que o agente contratar expressamente em nome de quem o designou, será este o único responsável.

Parágrafo único. O agente ficará pessoalmente obrigado se não identificar sua atuação como a de agente marítimo nos atos ou negócios que celebrar com terceiros.

Art. 47. O agente é obrigado a dar contas de sua gestão, transferindo a quem o designou as vantagens provenientes do agenciamento, a qualquer título que seja.

Art. 48. Aquele que designou o agente é obrigado a adiantar a importância das despesas necessárias à execução do agenciamento, bem como pagar-lhe todas as despesas e desembolsos que fizer na execução do agenciamento e as comissões que forem devidas por ajuste expresso ou, na falta deste, segundo os usos e práticas mercantis do lugar.

Art. 49. Salvo disposição contratual em contrário, o agente tem direito de reter, do objeto do agenciamento, o quanto baste para pagamento de tudo quanto lhe for devido em razão do agenciamento.

Art. 50. O agente marítimo, nas designações de navios sob seu agenciamento:

I - não responde pelas obrigações de quem o designou, salvo quanto à responsabilidade que lhe corresponde por suas faltas pessoais;

II - detém poderes para receber citações em nome do capitão, proprietários, armadores, fretadores e afretadores.

Art. 51. Pelas somas que devia entregar a quem o designou ou pelas que recebeu para despesas, mas empregou em proveito seu, pagará o agente marítimo a quantia correspondente a juros legais, desde o momento em que abusou.

Capítulo VII - Do agente de carga

Art. 52. Agente de carga é a pessoa que, mediante remuneração, atua no atendimento dos interesses exclusivos do transportador contratual, observados os termos de sua designação.

Art. 53. O agente de carga:

I - não responde pelas obrigações de quem o designou, salvo quanto à responsabilidade que lhe corresponde por suas faltas pessoais;

II - detém poderes para receber citações em nome de quem o designou.

Art. 54. Ao agente de carga aplicam-se, no que couber, as disposições do Capítulo VI deste código.

Capítulo VII - Dos operadores de transporte

Seção I - Do transportador

Art. 55. Transportador, para os fins deste Livro do direito marítimo é a pessoa, natural ou jurídica, que, com intuito de lucro, efetua o transporte por si ou por preposto seu, em embarcação própria ou alheia.

Art. 56. Para os fins deste Livro, os termos transportador, transportador marítimo e transportador contratual se equivalem para os fins de responsabilidade perante o contratante do transporte.

Seção II – Do transportador contratual

Art. 57. Transportador contratual é a pessoa jurídica que, não sendo o armador ou proprietário de embarcação, obriga-se perante o embarcador, em nome próprio, pela realização do transporte de carga e subcontrata um transportador efetivo, que ficará responsável pela realização do transporte das mercadorias que lhe forem entregues.

§ 1º Denomina-se conhecimento agregado ou filhote o conhecimento de transporte quando emitido pelo transportador contratual.

§ 2º As disposições sobre responsabilidade no transporte aquaviário de cargas aplicam-se ao transportador contratual e ao efetivo, que respondem solidariamente.

Título IV - Contratos e obrigações de direito marítimo

Art. 58. O instrumento específico dos contratos de afretamento denomina-se carta-partida.

Art. 59. Exceto em contrato de adesão, é lícito às partes pactuar que cada contratante, reciprocamente, arque com suas próprias perdas e danos, independentemente de quem seja o causador do dano.

Capítulo I - Dos contratos de utilização de embarcação

Seção I - Do afretamento a casco nu

Art. 60. O afretamento de embarcação a casco nu é o contrato pelo qual o fretador se obriga, mediante o pagamento de um preço acertado, a ceder ao afretador o uso e gozo de navio desarmado, por tempo determinado, transferindo-lhe sua posse.

Art. 61. O contrato deve provar-se por escrito e, quando de embarcação de bandeira brasileira, será, conforme o caso, inscrito na Capitania dos Portos ou registrado no Tribunal Marítimo, transferindo ao afretador a condição de armador.

§ 1º O fretador poderá autorizar a suspensão da bandeira brasileira enquanto durar o afretamento a casco nu de embarcação nacional para afretador estrangeiro.

§ 2º Qualquer interessado pode ser parte nos afretamentos e subafretamentos a casco nu, porém, o afretador ou subafretador que efetivamente exercer a função de armador deverá estar legalmente habilitado para o exercício dessa atividade.

Art. 62. O contrato de afretamento a casco nu, dentre outras disposições, conterà:

I - a data e o prazo de duração;

II - a forma e o lugar da entrega da embarcação ao afretador, bem como a forma e o lugar de sua devolução ao fretador;

III – a qualificação das partes contratantes;

IV - o preço, a forma e o local do pagamento;

V – a descrição e as especificações técnicas da embarcação, seu nome, número de registro e porto de inscrição;

VI - a modalidade de navegação pretendida e eventuais restrições à utilização da embarcação;

VII – a forma de solução de litígios, o respectivo foro eleito e a lei que será aplicável.

Art. 63. Caberão ao afretador a contratação e a remuneração do capitão e da equipagem, assumindo todos os encargos e demais despesas para o aprestamento e utilização da embarcação.

§ 1º Poderá ser reservada ao fretador a faculdade de aprovar o capitão e o oficial superior de máquinas contratados pelo afretador, bem como pedir a substituição deles a qualquer tempo.

§ 2º O exercício ou não da faculdade, admitida no § 1º, não acarretará para o fretador qualquer responsabilidade por erros ou omissões cometidas pelo capitão ou oficial superior de máquinas, no exercício das suas funções.

Art. 64. São obrigações do fretador:

I - entregar a embarcação ao afretador no estado, forma e lugar convencionados;

II - entregar ao afretador os planos, desenhos e manuais existentes nos arquivos de terra ou de bordo;

III - responder pelos vícios e defeitos ocultos anteriores ao afretamento, e arcar com os custos dos reparos necessários, salvo disposição contratual em contrário;

IV - garantir, durante o tempo do contrato, o uso pacífico da embarcação.

Art. 65. São obrigações do afretador:

I - utilizar a embarcação de acordo com sua classificação e características técnicas, nos termos e nas condições estabelecidas no contrato;

II - pagar pontualmente o preço ajustado;

III - levar imediatamente ao conhecimento do fretador as turbações de terceiros e adotar todas as medidas necessárias para manter a embarcação sempre livre e sem riscos à propriedade;

IV - prover os reparos e a manutenção da embarcação, que sejam necessários ao bom estado de sua utilização, classificação e navegabilidade;

V - restituir a embarcação ao fretador, findo o contrato, na forma e lugar convencionados e no estado em que a recebeu, ressalvado o desgaste natural decorrente do uso regular;

VI – promover a inscrição ou registro do contrato na forma do art. 61 desta Lei.

Art. 66. Se, durante o tempo do contrato, a embarcação, por ação causada pelo mar, sofrer perda total real ou construtiva, o contrato dar-se-á como extinto, sem prejuízo das perdas e danos a que der causa.

Art. 67. O afretamento a casco nu cessa de pleno direito findo o prazo estipulado no contrato, independentemente de prévia notificação ou aviso.

§ 1º O afretador não deverá iniciar uma viagem ou operação cuja duração previsível exceda a vigência do contrato, sob pena de responder por perdas e danos.

§ 2º Se a viagem ou operação em curso exceder o prazo previsível de vigência do contrato por razão alheia ao afretador, fica garantida a prorrogação do contrato, nos mesmos termos, até o término da viagem ou operação.

§ 3º Salvo disposição em contrário, convindo ao afretador a continuação do contrato, deverá notificar por escrito ao fretador, com antecedência de 90 dias, para o estabelecimento das condições da prorrogação.

§ 4º No silêncio do fretador, presume-se prorrogado o contrato por prazo indeterminado nas mesmas condições.

§ 5º Prorrogado o afretamento por prazo indeterminado na forma do parágrafo anterior, o fretador poderá encerrá-lo a qualquer tempo, notificando o afretador para devolver a embarcação no prazo máximo de 90 dias.

Art. 68. Cabe a reintegração de posse da embarcação pelo fretador, se o afretador:

I – não pagar pontualmente o preço ajustado;

II – se a embarcação não for restituída em qualquer hipótese de encerramento do contrato.

Parágrafo único. A ação de reintegração poderá ser exercida no foro convencionado ou no local onde se encontrar a embarcação.

Art. 69. Se durante o tempo do contrato os direitos de propriedade da embarcação forem, a qualquer título, transferidos a terceiro, o adquirente ou cessionário estará obrigado a respeitar, em todos os seus termos e condições, o contrato de afretamento a casco nu devidamente registrado.

Art. 70. Salvo estipulação contratual em contrário, ao afretador é vedado subafretar a embarcação ou fazer cessão dos direitos resultantes do respectivo contrato.

Parágrafo único. Permitido o subafretamento, o subafretador responde solidariamente com o afretador pelo pagamento do preço ao fretador e pelas demais obrigações previstas no contrato original.

Seção II - Do afretamento por tempo

Art. 71. O afretamento por tempo é o contrato pelo qual o fretador coloca à disposição do afretador, mediante o pagamento do valor ajustado, embarcação armada e tripulada, comprometendo-se a fazê-la navegar nas viagens ou operações preestabelecidas entre as partes ou aquelas que forem determinadas pelo afretador, observadas as disposições contratuais.

§ 1º O fretador a tempo deverá estar legalmente habilitado como empresa de navegação para a realização de viagens ou das operações pretendidas.

§ 2º Qualquer interessado, para o atendimento de sua necessidade empresarial, pode afretar embarcação por tempo.

Art. 72. O fretador é obrigado:

I - a colocar e manter à disposição do afretador a embarcação armada e tripulada, com os documentos necessários e em bom estado de navegabilidade;

II - a realizar as viagens ou operações acordadas ou segundo as instruções do afretador;

III – a arcar com as despesas relativas à operação náutica e outras, conforme contratado.

Art. 73. O afretador é obrigado:

I - a limitar o emprego da embarcação ao uso para o qual foi contratada e segundo as condições do respectivo contrato;

II – a pagar, no lugar, tempo e condições acordadas, o valor ajustado, as despesas de operação comercial e outras, conforme contratado.

Art. 74. Não é devido o valor ajustado durante os períodos em que se torne impossível a utilização da embarcação por fato não imputável ao afretador, salvo convenção em contrário.

Art. 75. Dentro dos limites que o contrato lhe confere, o afretador pode dar ordens e instruções ao capitão no tocante às viagens ou operações.

Parágrafo único. O fretador não é responsável perante o afretador, pelas faltas do capitão ou da equipagem decorrentes da exploração comercial da embarcação, segundo aquelas instruções.

Art. 76. O afretador responde pelos danos à embarcação, causados por terceiros, decorrentes de sua exploração comercial.

Art. 77. O afretamento por tempo cessa de pleno direito findo o prazo estipulado no contrato, independentemente de prévia notificação ou aviso, garantida sua prorrogação, salvo disposição em contrário, nos mesmos termos, até o término da viagem ou operação que estiver em curso.

Parágrafo único. O fretador não é obrigado a iniciar uma viagem ou operação cuja duração previsível exceda a vigência do contrato.

Art. 78. Na falta de pagamento do valor ajustado por prazo superior a mais de 5 (cinco) dias contínuos, o fretador pode retirar a embarcação da disponibilidade do afretador, mediante simples instrução ao capitão, dando o contrato por rescindido.

§ 1º Se a viagem houver sido iniciada, o fretador fica obrigado a entregar no destino a carga que esteja a bordo e poderá exercer direito de retenção para cobrar o frete, na forma dos arts. 118 a 120 desta Lei.

§ 2º Se a viagem não houver sido iniciada, o fretador terá a opção de fazer desembarcar a carga às expensas do afretador.

Seção III – Do afretamento por viagem

Art. 79. O afretamento por viagem é o contrato pelo qual o fretador se obriga, mediante o pagamento do frete ajustado, a realizar transporte com a utilização de embarcação determinada, em uma ou mais viagens.

§ 1º O fretador por viagem deverá estar legalmente habilitado como empresa de navegação para a realização do transporte pretendido.

§ 2º Qualquer interessado em ter as suas cargas transportadas pode afretar embarcações por viagem, para o atendimento de suas operações comerciais.

Art. 80. O contrato de afretamento por viagem deverá indicar:

I – o nome, a nacionalidade, a tonelagem da embarcação, o número de seu registro e o porto de inscrição;

II - os nomes e domicílios do fretador e afretador;

III - o prazo de duração do contrato, se por viagem redonda, para uma ou mais viagens, e se o afretamento é total ou parcial;

IV - o gênero e a quantidade da carga que a embarcação deve receber e por conta de quem será carregada ou descarregada;

V - o tempo e lugar convencionados para carga e descarga;

VI - as estadias e sobrestadias, bem como o modo por que se hão de vencer e contar;

VII - o preço do frete, das estadias, sobrestadias e gratificações, o tempo e seus modos de pagamento.

Art. 81. Ajustado o afretamento de embarcação certa, o fretador não pode substituí-la por outra, salvo expressa anuência do afretador.

Art. 82. O afretador pode ceder a terceiros seus direitos, continuando, porém, solidariamente com o subafretador, responsável para com o fretador pelas obrigações decorrentes do contrato.

Art. 83. Ressalvado o disposto no contrato, o afretador é obrigado a carregar a embarcação logo que o capitão declarar o aviso de prontidão.

§ 1º O carregamento deverá ser feito no prazo determinado pelo uso do porto, na falta de estipulação de prazo.

§ 2º Os custos com as estadias e sobrestadias correm por conta do afretador.

§ 3º Vencidos os prazos de estadias e sobrestadias sem que o afretador tenha iniciado o carregamento, é facultado ao fretador rescindir o contrato, exigindo a metade do frete ajustado, estadias e sobrestadias, ou empreender a viagem sem carga, exigindo o frete por inteiro, bem como os eventuais custos com as estadias e sobrestadias.

§ 4º Se embarcada parte da carga, pode o fretador, após as estadias e sobrestadias, proceder à descarga, por conta do afretador e pedir a metade do frete ou realizar a viagem com a carga que estiver a bordo, recebendo o frete e estadias e sobrestadias por inteiro.

§ 5º Renunciando o afretador ao contrato, antes de qualquer carregamento, será obrigado a pagar o frete por inteiro.

Art. 84. A contagem da sobrestadia, que já tiver sido iniciada, não se suspende na intercorrência de caso fortuito ou força maior.

Art. 85. Na hipótese do contrato não determinar o lugar da descarga, o afretador fixá-lo-á, mas, não o fazendo em tempo útil, a descarga se efetuará no lugar mais conveniente ao fretador.

Art. 86. Se o navio não puder entrar no porto de seu destino por razão alheia à vontade do fretador, fica obrigado a seguir imediatamente para aquele que tenha sido prevenido no contrato, ou não se achando prevenido, procurará o porto mais próximo que não estiver impedido, comunicando o fato ao afretador e lá procederá à descarga.

Art. 87. Ao fretador cabe recusar as cargas que não forem da natureza convencionada, desde que tenha sido especificada no contrato.

Parágrafo único. Não caberá a recusa se a indicação não tiver caráter exclusivo e se a diferença não for prejudicial ao fretador.

Art. 88. É vedado ao afretador abandonar mercadoria a bordo, sob pena de responder pelos prejuízos decorrentes.

Art. 89. Aplicam-se ao afretamento total ou parcial as normas relativas ao transporte aquaviário de cargas, no que for cabível.

Seção IV - Do transporte de cargas por volume (COA)

Art. 90. Denomina-se transporte de cargas em volume o contrato de transporte destinado à condução de grandes volumes de mercadorias, em várias viagens ou por períodos de tempo, dentro de certa cadência contratualmente estabelecida, por meio de embarcações inicialmente não individualizadas.

Art. 91. Na ausência de previsão contratual, rege-se o transporte de cargas em volume, após a individualização da embarcação, pelas disposições relativas ao afretamento por viagem.

Seção V – Do contrato de reboque

Art. 92. Contrato de reboque é aquele em que uma das partes se compromete em relação à outra, mediante pagamento, a aplicar a força motriz de sua embarcação em favor de outra embarcação ou de estruturas flutuantes diversas.

§ 1º Se a embarcação rebocadora for utilizada para prestar assistência e salvamento a outra embarcação, o contrato observará o disposto na legislação específica e convenções internacionais em vigor.

§ 2º Tratando-se de reboque de embarcação utilizada no transporte de carga, prevalecerão os dispositivos aplicáveis ao transporte aquaviário de cargas.

Art. 93. Na utilização da embarcação rebocadora para facilitar a entrada ou saída de portos e a atracação ou desatracação de outra embarcação, o controle e orientação da manobra caberá a esta, observadas as normas do porto.

Art. 94. Na realização de reboque em alto mar, a operação estará sob o controle e a orientação da embarcação rebocadora, que proverá o necessário despacho junto às autoridades competentes, salvo convenção especial em contrário.

Art. 95. Incumbe às partes diligenciar o que for necessário para prevenir riscos à segurança da navegação e ao meio ambiente.

Art. 96. O disposto nesta Seção aplica-se às embarcações empurradoras, no que couber.

Capítulo II - Do transporte aquaviário de cargas

Seção I - disposições gerais

Art. 97. Pelo contrato de transporte aquaviário de cargas, que se provará por escrito, o transportador recebe mercadorias de quantos embarcadores se apresentem e se obriga, mediante frete, a transportá-las em embarcação apropriada.

Parágrafo único. Para os fins deste Capítulo, servem como meio de prova escrita cartas, telefax, correio eletrônico e outros meios equivalentes criados pela tecnologia moderna, além do conhecimento de transporte relativo à operação.

Art. 98. O transportador deverá estar legalmente habilitado para o desempenho de sua atividade.

Art. 99. Salvo disposição em contrário pactuada pelas partes, o contrato de transporte aquaviário de cargas submete-se, observados os limites permitidos por lei, ao regulamento de transporte divulgado pelo transportador.

Art. 100. O embarcador, para entrega da carga, e o destinatário ou o portador do conhecimento original, para recebê-la, devem observar os prazos fixados no contrato de transporte ou no conhecimento e, em sua falta, nos usos e costumes do porto.

Art. 101. Aplicam-se subsidiariamente ao transporte multimodal de mercadorias as disposições deste Capítulo.

Seção II - Dos direitos e obrigações do embarcador

Art. 102. O embarcador é obrigado a:

I - efetuar o carregamento no prazo e na forma ajustados;

II - pagar, salvo disposição em contrário, o frete, os encargos contratuais e as despesas decorrentes do contrato;

III - entregar a carga devidamente acondicionada e embalada, em condições de poder suportar o transporte em suas múltiplas operações, assim como usar de marcas que permitam a sua pronta identificação durante o tempo do transporte;

IV - fornecer ao transportador as informações exatas sobre a natureza, quantidade, qualidade, peso, dimensões e estado da mercadoria e eventuais peculiaridades acerca do manuseio, conservação e guarda.

Art. 103. Deixando o embarcador de efetuar o carregamento dentro do prazo, ficará responsável pelo pagamento do frete integral a título de frete morto.

Art. 104. O embarcador responderá perante o transportador e os outros embarcadores ou portadores de conhecimento se, por atos a si imputáveis, der causa à interrupção ou retardamento da viagem e por quaisquer danos, resultantes do seu ato, durante a viagem e ao tempo da carga ou descarga.

Seção III - Dos direitos e obrigações do transportador

Art. 105. A responsabilidade do transportador começa desde o momento em que recebe a carga e cessa com a entrega da mesma no

destino, ao costado do navio, salvo convenção em contrário ou circunstância ditada pela natureza específica do transporte.

Art. 106. Salvo disposição em contrário no contrato ou no conhecimento de transporte, somente ao portador do conhecimento original, ao consignatário e ao embarcador é o transportador obrigado a fazer os avisos e comunicações referentes ao transporte e às mercadorias.

Art. 107. O transportador poderá recusar o transporte que lhe for solicitado nas seguintes hipóteses:

I - caso fortuito ou força maior;

II - inobservância de preceitos legais ou regulamentares por parte do embarcador;

III - insuficiência ou imperfeição no acondicionamento ou avaria dos volumes.

§ 1º Recusada a carga pelos motivos previstos nos incisos I a III deste artigo e não se conformando o embarcador com a recusa, poderá requerer vistoria.

§ 2º Concluída a vistoria e o exame resultar na improcedência da recusa, o transportador é obrigado a arcar com as despesas e a efetuar o transporte sem qualquer ressalva no conhecimento.

Art. 108. Não poderá o transportador estivar carga no convés sem consentimento escrito do embarcador, salvo onde o uso ou as notórias características da embarcação autorizem ou exijam essa forma de carregamento.

Art. 109. Havendo acordo expresso sobre a derrota da viagem e a ordem das escalas, o transportador não poderá alterá-las, salvo impedimento por força maior, salvamento de vidas ou bens.

Art. 110. Pode o transportador descarregar as mercadorias irregularmente embarcadas ou perigosas que possam por em risco a tripulação ou a embarcação, respondendo o embarcador por todo e qualquer dano ou despesa daí resultante.

Art. 111. O frete é devido por inteiro ao transportador quando a carga:

I - apresentar avaria ou diminuição por mau acondicionamento, provando o transportador que o dano não procedeu de falta de arrumação ou estiva;

II - a granel apresentar diminuição por quebra natural dentro do limite tolerável.

III - for avariada ou perdida em viagem por vício próprio, força maior ou ação ou omissão do embarcador;

IV - tiver sido requisitada ou confiscada.

Parágrafo único. Não é permitido abandonar-se a mercadoria ao frete.

Art. 112. Não se deve frete por mercadorias perdidas por naufrágio, varação, pirataria ou presa de inimigos e, tendo-se pago adiantado, repete-se, salvo convenção em contrário.

Art. 113. Se a embarcação for obrigada a sofrer consertos durante a viagem, os embarcadores ou consignatários, não querendo esperar, podem retirar as mercadorias, pagando todo o frete e as despesas da descarga e desarrumação, salvamento e a contribuição de avarias grossas, se houver.

§ 1º Se os consertos demandarem mais de 30 (trinta) dias e os embarcadores ou consignatários decidirem retirar suas mercadorias, o frete será pago proporcionalmente.

§ 2º Para efeito de aplicação do art. 89, serão incluídas as despesas de estadia e sobrestadia, além de outras previstas na carta-partida.

§ 3º O disposto neste artigo não exclui a apuração da eventual responsabilidade civil do transportador, na forma da lei.

Art. 114. O transportador diligenciará quanto ao carregamento, manipulação, estiva, guarda e descarga das mercadorias.

Parágrafo único. As partes podem pactuar que o carregamento e a descarga sejam realizados pelo embarcador, consignatário ou terminais de origem e destino.

Art. 115. O transportador não responde pelas perdas decorrentes de:

I – atos ou omissões do embarcador;

II – vício próprio da mercadoria;

III – diminuição de peso de cargas transportadas a granel, que, por sua natureza sejam passíveis de quebra natural, até o limite estipulado pelas partes, ou, na falta deste, de 1% (um por cento) da quantidade embarcada, admitida, nesta hipótese, a prova em contrário pelo interessado;

IV – insuficiência, deficiência ou inadequação de embalagem;

V – caso fortuito ou de força maior.

Art. 116. A responsabilidade do transportador por falta ou avaria de carga limita-se ao valor declarado no conhecimento.

§ 1º Na falta de declaração não excederá o limite de 666,67 DES (seiscentos e sessenta e seis Direitos Especiais de Saque e sessenta e sete centésimos) por volume ou unidade, ou de 2,5 DES (dois e meio Direitos Especiais de Saque) por quilograma de peso bruto das mercadorias danificadas, avariadas ou extraviadas, prevalecendo a quantia que for maior.

§ 2º Caberá à regulamentação proceder à periódica atualização dos valores de limitação previstos neste Capítulo.

Art. 117. A responsabilidade por prejuízos resultantes de atraso na entrega ou de qualquer perda ou dano indireto, distinto da perda ou dano das mercadorias, é limitada a um valor que não excederá o equivalente a duas vezes e meia o frete que se deva pagar pelo transporte.

Parágrafo único. O valor da indenização, contudo, não poderá exceder aquele previsto no § 1º do art. 116.

Subseção I - Do direito à retenção da carga

Art. 118. Ao transportador é facultado o direito de determinar a retenção da carga a bordo do navio ou em armazém, até o pagamento do frete devido, despesas adiantadas, encargos contratuais ou apresentação da garantia de contribuição por avaria grossa declarada.

§ 1º Os custos com a detenção do navio para a retenção da carga a bordo ou os custos para armazenagem em terra correrão por conta dos interesses da carga, sem prejuízo da responsabilidade do transportador perante o terminal ou armazém que realizou a retenção sob sua instrução, caso o valor de venda da carga não seja suficiente para pagar os custos de armazenagem.

§ 2º O transportador será responsável pela perda ou deterioração das mercadorias ocorridas durante o período de retenção da carga se o crédito que motivou a retenção vier a ser considerado inexistente ou inexigível.

§ 3º O transportador contratual gozará do mesmo direito de retenção previsto no *caput* deste artigo.

§ 4º O direito de retenção é oponível não só ao devedor original, mas também ao consignatário ou portador atual do conhecimento de transporte.

§ 5º Ao interessado da carga sempre será dado obter a liberação desta mediante prestação de caução idônea ao transportador e pagamento das despesas de armazenagem.

Art. 119. O transportador tem direito, procedendo à notificação prévia do interessado, de requerer a venda judicial das mercadorias para, após a dedução das despesas feitas relativas à sua arrecadação, armazenagem, guarda, movimentação, serviços, conservação e venda, se pagar do frete despesas, encargos e contribuição por avaria grossa, ficando-lhe direito salvo pelo resto, contra o contratante do transporte, no caso de insuficiência do preço.

Parágrafo único. No caso de gêneros perecíveis, deverá ser deferida a venda judicial em caráter de urgência.

Art. 120. O armazém, na condição de depositário de carga retida nos termos desta Subseção, poderá:

I – exigir, previamente ao depósito da carga retida, que o transportador o faça mediante prestação de caução ou de pagamento prévio em dinheiro, em valor a ser arbitrado de acordo com o período acordado no respectivo contrato de armazenagem, e na inexistência de uma ou de outra, ser-lhe-á facultado rejeitar o recebimento do respectivo depósito e armazenagem da carga retida em suas instalações; ou

II – dispensar, expressamente, a prestação de caução ou de pagamento prévio em dinheiro por parte do transportador, para optar pelo exercício eventual do direito de retenção e venda judicial das cargas armazenadas, com a finalidade de cobrir e ressarcir todas as despesas pendentes do contrato de armazenagem, movimentação e serviços relativos à carga retida.

Subseção II – Da sobrestadia de unidades de carga

Art. 121. É lícita a previsão de cobrança pelo transportador de sobrestadia de unidade de carga, se, no seu embarque ou desembarque, ela ficar retida por período superior ao acordado contratualmente.

Art. 122. A sobrestadia de unidade de carga será cobrada pelo transportador na forma prevista no contrato ou no conhecimento e, na sua ausência, segundo os usos e costumes do porto.

Art. 123. A responsabilidade pelo pagamento dos valores devidos em decorrência da sobrestadia de unidades de carga recai exclusivamente sobre aquele que a reteve em sua posse para além do prazo estabelecido e do eventual garantidor da obrigação.

Art. 124. O termo de retirada de unidade de carga que preencher os requisitos previstos neste artigo, devidamente assinado por duas testemunhas e acompanhado do respectivo contrato ou conhecimento, consiste em título executivo extrajudicial.

Parágrafo único. O termo de retirada deverá conter:

I – a identificação do embarcador e do consignatário da carga;

II – a identificação das unidades de carga que estão sendo retiradas;

III – o prazo para a devolução livre de cobrança de encargos;

IV – o valor da sobrestadia.

Art. 125. A sobrestadia de unidade de carga não será devida se o atraso na restituição decorrer de fato imputável direta ou indiretamente ao próprio transportador ou de caso fortuito ou de força maior.

Parágrafo único. A contagem da sobrestadia que já tiver sido iniciada não se suspende na intercorrência de caso fortuito ou força maior.

Art. 126. Independentemente da sobrestadia da unidade de carga, o transportador poderá demandar judicialmente a sua busca e apreensão, depois de decorridos 30 (trinta) dias do termo do prazo para devolução, independentemente de prévia notificação.

§ 1º Somente é admissível requerer-se a busca e apreensão de unidade com carga ainda nela acondicionada, na hipótese da unidade encontrar-se nas próprias dependências finais do consignatário ou destinatário, quando o juiz determinará seu esvaziamento às expensas destes.

§ 2º Para os fins deste artigo, a concessão de medida liminar em ação judicial de busca e apreensão independe da prestação de caução.

§ 3º As partes poderão convencionar, no termo de retirada da unidade de carga, um prazo maior do que o previsto neste artigo.

Art. 127. É lícita a exigência de prestação de garantias reais ou fidejussórias para as obrigações decorrentes da sobrestadia de unidade de carga, podendo a garantia ser prestada no próprio termo de recebimento do container ou em instrumento apartado.

Art. 128. Aplicam-se subsidiariamente ao termo de retirada de unidade de carga as disposições pertinentes ao depósito voluntário, no que couber.

Seção IV - Da entrega no destino

Art. 129. Considera-se entregue em bom estado e pelo total manifestado a mercadoria descarregada, sem ressalva ou protesto do recebedor no mesmo ato.

§ 1º No caso de perda parcial ou de avaria não perceptíveis à primeira vista, o recebedor conserva a sua ação contra o transportador, desde que denuncie o dano, mediante protesto, em até 10 (dez) dias a contar da entrega.

§ 2º Feita a ressalva ou protesto na forma acima estabelecida, as mercadorias avariadas ou em falta parcial serão vistoriadas no prazo de até 10 (dez) dias, na presença dos interessados.

§ 3º Não cabe vistoria da mercadoria não descarregada.

Capítulo III - Do conhecimento de transporte marítimo

Art. 130. O conhecimento de transporte marítimo prova o recebimento da mercadoria a bordo e a obrigação do transportador de entregá-la no lugar do destino.

Parágrafo único. Reputa-se não escrita qualquer cláusula restritiva ou modificativa dessa prova ou obrigação.

Art. 131. O conhecimento de transporte marítimo é título de crédito representativo de mercadorias à ordem, salvo cláusula “não à ordem” ou “não negociável” lançada em seu contexto, sendo emitido de forma nominativa.

Art. 132. As formalidades prescritas para o atendimento de normas fiscais ou aduaneiras relativamente aos conhecimentos não interferem com seus atributos de título de crédito representativo de mercadorias, nem com as regras de direito privado referentes à sua instrumentalização, emissão, circulação e resgate.

Art. 133. Sendo a carga transportada em virtude de carta partida de afretamento por viagem, o portador do conhecimento não fica responsável por alguma condição ou obrigação especial contida na mesma carta, se o conhecimento não contiver a cláusula “segundo a carta de fretamento” ou equivalente.

Art. 134. O conhecimento de transporte marítimo conterá:

I - o nome, a razão ou denominação social e o endereço do transportador, do embarcador e do consignatário da carga ou daquele que deva ser notificado, quando não nominativo;

II - a data e o local da emissão;

III – o número de vias originais;

IV - os locais de origem, destino e transbordo, se houver;

V - a descrição da natureza da carga, seu acondicionamento, estado, marcas particulares e números de identificação da embalagem ou da própria carga, quando não embalada;

VI - a quantidade de carga e o seu peso bruto;

VII - o valor do frete e outros encargos, com a indicação "pago na origem" ou "a pagar no destino";

VIII - outras cláusulas que as partes acordarem ou informações pertinentes;

IX - a assinatura do transportador ou de seu preposto.

Parágrafo único. Se o transportador não for identificável com base nas menções constantes do conhecimento de carga, o proprietário e o armador da embarcação responderão solidariamente perante os interessados na carga, nos mesmos termos em que responderia o transportador.

Art. 135. O embarcador responde perante o transportador pela exatidão das informações que prestar sobre a carga e pelos prejuízos que causar em consequência da inexatidão ou insuficiência.

Art. 136. O transportador, no ato do recebimento da carga, deverá lançar ressalvas nos recibos provisórios e transpô-las para o conhecimento ao final do carregamento, se:

I - julgar inexata a descrição da carga feita pelo embarcador;

II - a carga ou sua embalagem não estiverem em perfeitas condições físicas, de acordo com as necessidades peculiares ao transporte a ser realizado.

§ 1º A existência de ressalvas constitui presunção relativa de veracidade em favor do transportador.

§ 2º A ausência de ressalvas constitui presunção relativa de que as mercadorias foram embarcadas nas condições descritas no conhecimento e pelo total ali manifestado.

§ 3º Se houver discordância na contagem da quantidade embarcada, é facultado ao transportador inserir ressalva no conhecimento de que a referida quantidade, o número de identificação, peso ou medida da carga lhe são desconhecidos.

§ 4º Não será permitido ao transportador inserir unilateralmente no conhecimento a quantidade de carga, sem viabilizar ao embarcador uma nova contagem ou medição, correndo a despesa por conta de quem a medição ou contagem desfavorecer.

Art. 137. As cartas de garantia ou acordos pelos quais o embarcador se compromete a indenizar o transportador por danos resultantes da emissão de conhecimento de carga sem ressalvas não são oponíveis a terceiros, designadamente ao consignatário, portador do conhecimento e seus seguradores, mas estes podem prevalecer-se delas contra o embarcador.

Parágrafo único. No caso de as ressalvas omitidas se referirem a defeitos da mercadoria que o transportador conhecia ou devia conhecer no momento da assinatura do conhecimento de carga, o transportador não pode prevalecer-se de tais defeitos para exoneração da sua responsabilidade.

Art. 138. Salvo ajuste em contrário, os conhecimentos serão assinados, entregues pelo transportador e recebidos pelo embarcador, dentro de 24 (vinte e quatro) horas do término do carregamento, em resgate dos recibos provisórios, sob pena de serem responsáveis por todos os danos decorrentes da sua mora, tanto o transportador como o embarcador.

Parágrafo único. As partes podem convencionar que a entrega do conhecimento se dará em local distinto daquele de sua emissão.

Art. 139. Seja qual for a natureza do conhecimento, não poderá o embarcador pedir a emissão de novos conhecimentos, sem que faça a prévia entrega ao transportador de todas as vias originais dos conhecimentos a serem substituídos.

Parágrafo único. O transportador que assinar novos conhecimentos, sem ter recolhido todas as vias do primeiro, ficará responsável aos portadores legítimos que se apresentarem com alguma das mesmas vias.

Art. 140. O conhecimento ao portador é transferível mediante simples tradição.

§ 1º O conhecimento nominativo é transferível, sucessivamente, por endosso, seguido da tradição.

§ 2º A tradição, bem assim o endosso, em branco ou em preto, importam na transferência da propriedade sobre as mercadorias mencionadas no conhecimento.

§ 3º O endosso em branco faz o título circular ao portador, até novo endosso.

§ 4º O portador pode preencher o título, designando-se como endossatário, para torná-lo novamente nominativo.

Art. 141. Os conhecimentos originais que tenham cláusula expressa “não à ordem” ou “não negociável” devem ser nominativos e não podem ser endossados, operando-se a transferência da sua propriedade por via de contrato.

Art. 142. O portador do conhecimento original tem a livre disponibilidade das mercadorias e considera-se dono delas, salvo prova em

contrário, não ficando obrigado por ajuste ou convenção, exceto aqueles expressamente mencionados no título.

Art. 143. É nulo o endosso parcial ou condicionado.

Parágrafo único. O endosso nulo reputa-se não escrito, sendo hábil, todavia, para justificar a série de transmissões do título como endosso pleno.

Art. 144. O endossador responde perante os endossatários subsequentes e o portador do conhecimento pela legitimidade deste e pela existência das mercadorias.

Art. 145. A cláusula “por procuração”, lançada no endosso, indica o mandato, com todos os poderes, salvo o caso de restrição, que deve ser expressa no mesmo endosso.

Art. 146. As mercadorias poderão ser apenhas mediante simples endosso do conhecimento, com lançamento da cláusula de penhor.

§ 1º Nesse endosso, o endossante declarará a importância do crédito garantido pelo penhor, a taxa dos juros e a data do vencimento.

§ 2º O endossatário é obrigado a dar ao endossador o recibo do conhecimento, com a transcrição da declaração do penhor.

§ 3º O endossatário poderá retirar a mercadoria, depositá-la com a mesma cláusula pignoratícia em armazém geral ou onde lhe convier, de acordo com o endossador.

§ 4º O endossatário pode também exigir, em qualquer tempo, que o armazém geral emita o respectivo conhecimento de depósito e *warrant*, ficando aquele à livre disposição do dono da mercadoria, e este à do credor pignoratício, para lhe ser entregue depois de devidamente endossado.

§ 5º Sobre a mercadoria depositada com cláusula de penhor, somente expedir-se-ão esses títulos com assentimento do credor, que não se poderá opor, em se lhe oferecendo o *warrant* respectivo.

Art. 147. O endossatário poderá exigir que o endossador pague os fretes e as despesas devidas para a retirada das mercadorias.

Parágrafo único. Se não o fizer, poderá o endossatário adiantar a importância necessária, debitando-a ao endossador com juros legais.

Art. 148. Ao endossador é permitido resgatar o conhecimento original antes do vencimento da dívida pignoratícia, pagando o principal e os juros até o dia do resgate.

Art. 149. No caso de perda, falta ou avaria da carga, o endossatário pignoratício ficará sub-rogado no direito à indenização devida pelo segurador da carga, até o limite de seu crédito.

Art. 150. O portador do conhecimento pode exigir o desembarque e a entrega da mercadoria em trânsito, pagando o frete por inteiro e as despesas extraordinárias a que der causa.

§ 1º Extingue-se a partir de então o contrato de transporte e recolhe-se o respectivo conhecimento.

§ 2º O endossatário pignoratício ou em garantia não goza da faculdade admitida no *caput* deste artigo.

Art. 151. Observadas as demais normas aduaneiras aplicáveis, a entrega das mercadorias no porto de destino se faz contra a devolução das vias originais do conhecimento, o pagamento do frete devido, das despesas, dos encargos contratuais e a apresentação da garantia de contribuição por avaria grossa porventura declarada, sob pena do exercício do direito de retenção pelo transportador, nos termos previstos nos arts. 118 a 120 desta Lei.

Parágrafo único. O terminal depositário das cargas somente estará autorizado a entregar mercadorias a terceiros mediante confirmação do transportador quanto ao resgate das vias originais do conhecimento, bem assim à comprovação dos pagamentos previstos no *caput* deste artigo.

Art. 152. Enquanto o conhecimento estiver em circulação, somente ele poderá ser dado em garantia ou ser objeto de medidas judiciais constitutivas e não, separadamente, as mercadorias que representa.

Art. 153. O conhecimento não pode, por causa estranha ao seu portador, ser reivindicado ou objeto de medidas judiciais constitutivas em face de quem o adquiriu de boa-fé e na conformidade das normas que disciplinam a sua circulação.

Art. 154. Em caso de extravio, destruição ou subtração do conhecimento, qualquer interessado pode avisar ao transportador, no lugar do destino, para que não libere a respectiva mercadoria.

§ 1º Se o aviso provier do consignatário ou do embarcador, o transportador anunciará o fato, com os detalhes do conhecimento, por 3 (três) dias consecutivos, à custa do comunicante, por intermédio de publicação em jornal de grande circulação no lugar do destino.

§ 2º Se o aviso provier de outrem, que não o consignatário ou o embarcador, proceder-se-á na forma do § 1º e também informando a ambos por correspondência, para efeito de manifestação.

§ 3º Apresentando-se o portador do conhecimento, a ele será entregue a mercadoria.

§ 4º Não havendo reclamação quanto à titularidade do conhecimento e da mercadoria, ou à existência de penhor, no prazo de até 5 (cinco) dias, contado da última publicação, a mercadoria será liberada ao comunicante de acordo com as disposições legais vigentes.

§ 5º Havendo reclamação quanto à titularidade do conhecimento e da mercadoria, esta somente será entregue após justificação judicial, observadas as disposições dos §§ 6º a 12 deste artigo.

§ 6º O interessado em reclamar judicialmente a titularidade do conhecimento e da mercadoria, exibindo cópia do conhecimento, fará, no foro da Comarca do lugar de destino, justificação do fato e do seu direito, com intimação do Ministério Público, do transportador marítimo e do terceiro reivindicante.

§ 7º Se o terceiro reivindicante for domiciliado no exterior, ficará a cargo do requerente da justificação dar-lhe ciência dessa medida mediante simples correspondência ou mensagem escrita a ser enviada para o endereço, seja postal ou eletrônico respectivamente, que será fornecido pelo transportador.

§ 8º Se não houver oposição ao pedido de justificação, o juiz proferirá sentença nas subseqüentes 48 (quarenta e oito) horas.

§ 9º Sendo procedente o pedido e uma vez transitada em julgado a sentença, o Juiz ordenará a expedição de mandado de entrega da mercadoria ao reclamante, sem prejuízo do prévio pagamento do frete e das despesas de transporte, da garantia de contribuição em avaria grossa e dos custos de movimentação e armazenagem.

§ 10. Havendo oposição, as partes terão prazo de até 5 (cinco) dias para produção de provas e, subseqüentemente, o prazo comum de até 5 (cinco) dias para apresentação de suas razões finais.

§ 11. Concluídos os autos, o juiz deverá proferir a sentença.

§ 12. Da sentença caberá apelação no efeito devolutivo.

Capítulo IV - Da limitação de responsabilidade do armador e de outros

Art. 155. Fica admitida a limitação de responsabilidade civil do armador ou das pessoas referidas no art. 167, *caput*, deste Código, na contratação de seguro de responsabilidade civil, desde que verificada a expressa anuência das partes beneficiárias envolvidas, assim nominadas na respectiva apólice, exclusivamente nas seguintes hipóteses:

I - perdas, avarias ou atraso na entrega das cargas transportadas;

II - reclamações por prejuízos derivados de responsabilidade extracontratual, os quais tenham vinculação direta com a exploração da embarcação.

Parágrafo único. Ficam ressalvados da admissibilidade prevista no *caput* deste artigo aqueles casos previstos em tratados ou

convenções internacionais em vigor no País, nos quais a limitação de responsabilidade é vedada.

Art. 156. As condições da limitação da responsabilidade civil, nas hipóteses admitidas no artigo anterior e respeitados os valores descritos neste Capítulo, deverão estar expressamente contidas em cláusula específica do instrumento de contratação do respectivo seguro e reproduzidas em destaque no contexto de sua apólice.

Art. 157. As disposições relativas à limitação da responsabilidade em nenhuma hipótese são aplicáveis:

I – às reclamações derivadas de operações de salvamento da própria embarcação ou de contribuição por avaria grossa;

II – às reclamações para reparação de danos ao meio ambiente em si;

III – às despesas de remoção de destroços;

IV – às reclamações por danos nucleares, quando proibida a limitação de responsabilidade;

V - aos créditos trabalhistas do capitão e membros da tripulação ou de qualquer outro empregado do armador que se encontre a bordo da embarcação ou cujas funções se relacionem com a sua operação; e

VI – à morte ou à lesão corporal de pessoas que se encontrem a bordo da embarcação, ou ocorridas em decorrência da sua operação.

Art. 158. Se o armador ou qualquer pessoa referida no art. 167, *caput*, deste Código, na condição de estipulante de apólice de seguro de responsabilidade civil, tiver direito de crédito contra um credor seu, por prejuízos resultantes do mesmo fato, os respectivos créditos serão compensados e as disposições deste Capítulo somente se aplicarão à diferença resultante desta compensação.

Art. 159. Ressalvado o disposto em tratados ou convenções internacionais em vigor no País, as quantias a que o armador e as pessoas referidas no art. 167, *caput*, deste Código, podem limitar as suas

responsabilidades, nos casos previstos nos incisos I e II do art. 155 deste Código, serão calculadas de acordo com os seguintes valores:

I - para embarcações com arqueação bruta até 2.000 (duas mil) toneladas: 1.510.000 DES (um milhão quinhentos e dez mil Direitos Especiais de Saque);

II - para embarcações cuja arqueação bruta exceda 2.000 (duas mil) toneladas:

a) de 2.001 (duas mil e uma) a 30.000 (trinta mil) toneladas: 604 DES (seiscentos e quatro Direitos Especiais de Saque) por tonelada;

b) de 30.001 (trinta mil e uma) a 70.000 (setenta mil) toneladas: 453 DES (quatrocentos e cinquenta e três Direitos Especiais de Saque) por tonelada;

c) para cada tonelada que exceda 70.000 (setenta mil): 302 DES (trezentos e dois Direitos Especiais de Saque).

Art. 160. Aplicam-se as disposições do presente Capítulo aos comboios de embarcações, fluviais ou marítimos, computando-se, para efeito de tonelagem, todas as unidades que os compõem.

Art. 161. Caberá à regulamentação proceder à atualização dos valores de limitação previstos no presente Capítulo.

Art. 162. Para fins de limitação de responsabilidade do armador, qualquer embarcação com menos de 500 (quinhentas) toneladas de arqueação bruta será considerada como tendo essa tonelagem.

Art. 163. Quando um ou mais fatos acarretem responsabilidades para o armador, a respeito dos quais lhe assista o direito de limitar sua responsabilidade, segundo as normas deste Capítulo e quando os mesmos fatos provoquem outras responsabilidades pelas quais o armador igualmente tenha direito a limitar sua responsabilidade, conforme outras normas do ordenamento jurídico, deverá ser constituído um número necessário de fundos independentes a que der lugar a iniciativa do armador, de forma que nem os fundos, nem os créditos, interfiram entre si.

Art. 164. Se o armador tiver satisfeito, total ou parcialmente, uma reclamação imputável ao fundo de limitação antes da distribuição dos seus valores, ficará sub-rogado pelo valor pago nos direitos do credor original em virtude das disposições deste Capítulo.

Parágrafo único. A sub-rogação admitida no *caput* deste artigo somente se opera na medida em que o credor tenha efetivamente direito de ser indenizado pelo armador.

Art. 165. Quando qualquer interessado demonstrar que pode ser futuramente obrigado a pagar todo ou parte de reclamação, a respeito da qual se operará a sub-rogação a que se refere o art. 164, o juiz competente pode determinar a reserva de um montante suficiente para permitir que o interessado ulteriormente faça valer sua reclamação contra o fundo.

Art. 166. Todo segurador de responsabilidade por reclamações sujeitas à limitação de responsabilidade terá, conforme as disposições precedentes, o direito a usufruir desse benefício, na mesma medida que o segurado.

Art. 167. A limitação de responsabilidade prevista no presente Capítulo também pode ser invocada pelo proprietário do navio, seu operador, fretador por viagem, fretador de espaço ou transportador, quando for pessoa natural ou jurídica diferente da do armador, ou também pelos seus dependentes e pelo capitão, membros da tripulação e práticos, em ações judiciais movidas contra eles.

Parágrafo único. Se a ação for movida contra duas ou mais pessoas em virtude de um mesmo fato e estas invocarem a limitação da responsabilidade, o fundo a ser constituído não excederá os montantes especificados no art. 159.

Art. 168. Caberá a limitação de responsabilidade, nas condições e hipóteses previstas neste Capítulo, sendo sempre ressalvados os casos em que a parte lesada prove, no foro adequado, que o dano foi exclusivamente causado por dolo.

Título V - Da hipoteca naval e dos privilégios marítimos

Capítulo I - Da hipoteca naval

Art. 169. A hipoteca naval, direito real de garantia, é regida pelas disposições deste Capítulo.

Art. 170. Podem ser objeto de contratos de hipoteca naval as embarcações, ainda que em construção.

Parágrafo único. Para os fins deste Capítulo, a escritura pública é da substância dos contratos.

Art. 171. A hipoteca naval reger-se-á, quanto à sua substância e efeitos, pela lei do pavilhão e tem efeitos extraterritoriais.

Parágrafo único. Salvo estipulação em contrário em tratados ou convenções internacionais adotados pelo Brasil, a lei brasileira regulará, no tocante à substância e aos efeitos das obrigações:

I - os contratos de hipoteca naval realizados por brasileiros em país estrangeiro, quando tais contratos forem exequíveis no Brasil;

II - as obrigações contraídas em país estrangeiro relativas ao regime hipotecário brasileiro.

Art. 172. A hipoteca de embarcação brasileira constituída fora do país deve constar de escritura pública, lavrada pelo cônsul brasileiro do lugar do contrato.

§ 1º A hipoteca naval deve ser registrada perante o Tribunal Marítimo, na forma da lei, sob pena de não ser oponível contra terceiros.

§ 2º A ordem do registro determina a prioridade da hipoteca.

Art. 173. A hipoteca naval é indivisível e grava a embarcação em todas as suas partes.

Parágrafo único. Constituem parte integrante da embarcação os seus acessórios, entre eles máquinas, botes, lanchas, escaleres, aparelhos, aprestos, instrumentos náuticos, provisões e tudo quanto possa ser necessário e útil à sua operação, bem como quaisquer

melhoramentos e benfeitorias nela introduzidos depois da constituição da hipoteca.

Art. 174. O contrato de hipoteca naval deverá conter:

- I - a data do contrato;
- II - o nome e qualificação dos contratantes;
- III - a importância da dívida garantida pela hipoteca, ou a sua estimação;
- IV - os juros estipulados;
- V - o prazo e a forma de pagamento;
- VI - o nome da embarcação com as suas especificações;
- VII - a declaração de seguro obrigatório da embarcação, quando construída.

Art. 175. No caso de constituição de uma hipoteca de embarcação em construção, seja em estaleiros nacionais ou estrangeiros, a escritura do contrato especificará, sob pena de nulidade, o nome do construtor, o número do casco, os dados característicos, a especificação do material e, quando for o caso, o nome do financiador.

Art. 176. Podem constituir hipoteca naval as pessoas naturais ou jurídicas que, segundo a lei civil, têm capacidade para alienar.

Art. 177. O proprietário de embarcação hipotecada pode constituir outra hipoteca sobre o bem, em favor do mesmo ou de outro credor.

Art. 178. Salvo o caso de insolvência do devedor, o credor da segunda hipoteca, embora vencida, não poderá executar o bem antes de vencida a primeira.

Parágrafo único. Não se considera insolvente o devedor por faltar ao pagamento das obrigações garantidas por hipotecas posteriores à primeira.

Art. 179. A embarcação pertencente a dois ou mais proprietários somente poderá ser hipotecada com o consentimento expresso de todos os condôminos e deve ser considerada indivisível.

Art. 180. A dívida hipotecária considera-se vencida se:

I - deteriorando-se, ou depreciando-se a embarcação, ficar desfalcada a garantia, e o devedor, intimado, não a reforçar ou substituir;

II - o devedor tiver declarada sua insolvência civil ou decretada sua falência;

III - as prestações não forem pontualmente pagas, hipótese na qual o recebimento posterior da prestação atrasada importa renúncia do credor ao vencimento antecipado da dívida hipotecária;

IV - for desapropriada a embarcação dada em garantia, hipótese na qual se depositará a parte do preço suficiente para o pagamento integral do credor.

§ 1º Nos casos de perecimento da embarcação, a garantia hipotecária se sub-rogará, de pleno direito, na indenização do seguro ou no ressarcimento do dano em benefício do credor a quem assistirá preferência até seu completo reembolso.

§ 2º O credor hipotecário poderá assumir a responsabilidade pelo pagamento do prêmio de seguro que estiver pendente.

Art. 181. A mudança de nacionalidade da embarcação não prejudica os direitos do credor hipotecário, que continuarão a ser regulados pela lei do pavilhão que a embarcação arvorava no momento da constituição da hipoteca.

Art. 182. A hipoteca naval se extingue, cancelando-se o respectivo registro:

I - pela extinção da obrigação principal;

II - pela perda ou desapropriação da embarcação;

III - pela renúncia do credor;

IV - pela venda judicial da embarcação;

V - pela prescrição.

Art. 183. É nula a cláusula que autoriza o credor hipotecário a ficar com o objeto da garantia, se a dívida não for paga no vencimento.

Parágrafo único. Após o vencimento, poderá o devedor dar a embarcação em pagamento da dívida.

Art. 184. Quando, executada a hipoteca, o produto não bastar para o pagamento da dívida e despesas judiciais, continuará o devedor obrigado pessoalmente pelo restante.

Capítulo II - Dos privilégios marítimos

Seção I - Disposições gerais

Art. 185. Os privilégios marítimos estabelecidos neste Capítulo preferem a qualquer outro direito real ou privilégio estabelecido em outras leis, notadamente àqueles previstos na legislação falimentar em vigor no País.

Art. 186. Os privilégios marítimos são créditos especiais, os quais:

I - conferem direitos de preferência a seus titulares;

II - acompanham a coisa garantidora a título de sequela;

III - conferem direito de embargo sobre os bens que lhes estão sujeitos, na forma prevista neste Código.

Art. 187. O privilégio marítimo se transfere de pleno direito às importâncias que substituam os bens sobre os quais recaia, seja mediante o pagamento feito pelo segurador da coisa, a indenização paga por terceiro em virtude de ato ilícito ou o preço pago em decorrência de venda judicial, perdimento ou desapropriação.

Art. 188. Os créditos beneficiados por privilégio marítimo são privilegiados na ordem em que estão elencados.

Parágrafo único. Se o produto da venda das coisas sobre as quais recai o privilégio não for suficiente para satisfazer os credores

privilegiados de uma mesma classe, proceder-se-á ao rateio entre eles, na proporção do crédito de cada um.

Seção II - Dos privilégios sobre a embarcação

Art. 189. São privilegiados sobre a embarcação, após a dedução das despesas judiciais feitas para proceder a sua arrecadação, guarda, conservação e venda, e obedecem à seguinte classificação:

I - os créditos trabalhistas do capitão e demais membros da tripulação, bem assim as despesas com sua repatriação;

II - os créditos tributários derivados do exercício da navegação ou da exploração da embarcação, excetuadas as multas tributárias;

III - os créditos relativos à reparação ou indenização do dano ambiental decorrente da navegação ou da exploração da embarcação;

IV - os direitos de porto e custos de praticagem que incidam sobre a embarcação;

V - os créditos por remoção de seus destroços;

VI - os créditos por fornecimento de provisões, materiais ou serviços para sua operação ou conservação;

VII - os créditos por assistência e salvamento prestado à embarcação;

VIII - os créditos por acidentes pessoais que ocorram em terra, a bordo ou na água, em relação direta com a exploração da embarcação;

IX - os créditos por atos ilícitos extracontratuais do proprietário, armador ou operador, por danos às coisas que se encontrem em terra, a bordo, ou na água, em relação direta com a exploração da embarcação;

X - a hipoteca naval;

XI - outros direitos reais de garantia sobre a embarcação;

XII - os créditos que tenham sua origem em contratos de afretamento, de transporte, transporte por volume ou conhecimento de transporte;

XIII - as contribuições de avarias grossas;

XIV - os créditos por avarias, faltas e atraso na entrega de cargas;

XV - os créditos de prêmios de seguro em relação direta com a exploração da embarcação;

XVI - os créditos pela construção da embarcação;

XVII - os créditos de reparos da embarcação;

XVIII - o preço da venda da embarcação;

XIX - as multas e as penas pecuniárias por infração das leis penais ou administrativas, inclusive as multas tributárias.

Art. 190. Os créditos enumerados no artigo anterior também detêm privilégio sobre o valor dos fretes e os créditos relativos à embarcação que tenham origem na mesma viagem.

Art. 191. Os créditos a favor da embarcação originados durante a viagem são:

I - o direito às indenizações por danos não reparados, sofridos pela embarcação, e as devidas por lucros cessantes, inclusive perda de fretes;

II - contribuições de avaria grossa por danos materiais ainda não reparados, sofridos pela embarcação;

III - prêmios por assistência e salvamento prestados pela embarcação;

IV - a indenização securitária por perda total da embarcação ou por avarias particulares ainda não reparadas.

Art. 192. Os privilégios sobre a embarcação se extinguem:

I - pela expiração do prazo de 1 (um) ano, sem que o credor haja obtido o embargo da embarcação ou tenha cobrado judicialmente a dívida;

II – nas hipóteses do art. 187, a partir do respectivo pagamento, sub-rogando-se os privilégios, daí por diante, no valor pago.

Parágrafo único. O prazo previsto no inciso I deste artigo não corre quando um impedimento coloca o credor privilegiado na impossibilidade de promover o embargo da embarcação.

Art. 193. O prazo de extinção dos privilégios estabelecidos no art. 192 começa a contar:

I - para o crédito de assistência e salvamento, a partir do dia do término das respectivas operações;

II - para as indenizações por acidentes pessoais, a partir da data do acidente;

III - para as indenizações por avarias, faltas ou atraso na entrega de carga, a contar do dia do término de seu descarregamento, ou da data em que este deveria ocorrer, quando não tenha, no seu todo, chegado ao destino;

IV - para os créditos por avaria grossa, desde término do descarregamento;

V - em todos os demais casos, a partir da data em que o crédito se torne exigível.

Art. 194. O reparador naval tem direito de retenção sobre a embarcação, em garantia do crédito pelos reparos efetuados, durante o período em que esta esteja em seu poder.

Parágrafo único. O direito de retenção neste caso pode ser exercido sem prejuízo do direito dos demais credores por seus créditos privilegiados e se extingue com a entrega da embarcação ao contratante da obra.

Art. 195. As disposições deste Capítulo se aplicam mesmo no caso do armador, operador ou afretador da embarcação que

contraiu a dívida não ser seu proprietário, ressalvado o direito de regresso deste contra aqueles pelos prejuízos sofridos.

Parágrafo único. Na hipótese prevista no *caput* deste artigo, o armador, operador ou afretador devem figurar juntamente com o proprietário, em litisconsórcio passivo necessário, nas medidas judiciais que forem intentadas pelos credores.

Art. 196. As disposições deste Capítulo se aplicam aos artefatos navais na medida em que sejam compatíveis com a sua natureza.

Seção III - Dos privilégios sobre as coisas transportadas

Art. 197. São privilegiados sobre as coisas transportadas, após a dedução das despesas judiciais feitas para proceder à sua arrecadação, armazenagem, guarda, movimentação, conservação, serviços relativos e venda:

I – os tributos que sobre elas recaiam, excetuadas as multas tributárias;

II – os prêmios por assistência e salvamento a elas referentes e as contribuições por avaria grossa;

III – o frete e demais créditos derivados de afretamento por tempo, transporte, COA ou conhecimento de transporte;

IV – as multas e as penas pecuniárias por infração das leis penais ou administrativas, inclusive as multas tributárias.

Art. 198. Os privilégios sobre as coisas transportadas se extinguem no prazo de 30 (trinta) dias posteriores à sua descarga, desde que até então não tenham passado legitimamente ao poder de terceiros.

Art. 199. O transportador tem direito de retenção, nos termos dos arts. 118 a 120 desta Lei, sobre as coisas transportadas em garantia do crédito decorrente de afretamento por viagem, transporte, COA ou conhecimento de transporte.

Parágrafo único. Tal direito de retenção poderá ser exercido sem prejuízo do direito dos demais credores por seus créditos privilegiados.

Título VI – Do seguro marítimo

Art. 200. Pelo contrato de seguro marítimo, o segurador, tomando para si fortuna ou riscos do mar, se obriga a garantir interesse legítimo do segurado em face do risco de perda ou dano que possa sobrevir ao objeto do seguro, mediante o recebimento de um prêmio determinado, equivalente aos riscos tomados.

§ 1º O seguro marítimo considera-se constituído desde o momento em que a proposta de seguro foi aceita pelo segurador.

§ 2º Prova a existência do contrato a apólice emitida pelo segurador ou qualquer outro documento, cartular ou eletrônico, que registre a aceitação, por este, da proposta de seguro.

Art. 201. Poderão ser objeto do seguro marítimo todos os interesses em risco em uma expedição marítima, como a embarcação, o frete, as vidas, fazendas e haveres de bordo, os lucros cessantes e as responsabilidades envolvidas.

Parágrafo único. O seguro marítimo poderá também abranger garantias complementares para os desembolsos e as responsabilidades excedentes, bem como para cobertura dos riscos de construtor e reparador naval.

Art. 202. O seguro marítimo compreende o casco, as máquinas e os equipamentos da embarcação segurada, devendo a apólice especificar os riscos cobertos com:

- I - a perda total;
- II - a assistência e salvamento;
- III - a avaria grossa;
- IV - a responsabilidade civil por abalroação; e
- V - a avaria particular.

Parágrafo único. Os riscos referidos no *caput* deste artigo, todos cobertos na mesma apólice, são independentes e submetem-se, cada um, ao mesmo valor ajustado na apólice pelo qual responde o segurador.

Art. 203. A cobertura de perda total abrangerá tanto a perda total real quanto a construtiva, que ficarão a cargo do segurador.

§ 1º Ocorrerá a perda total real quando a embarcação segurada for destruída ou tão extensamente danificada de modo a deixar de ter as características da coisa segurada, privando o segurado da sua utilização, ou quando o bem segurado é dado como desaparecido, decorrido um prazo razoável, cujo período de buscas nunca será superior a 180 (cento e oitenta) dias e as mesmas resultarem em insucesso consumado.

§ 2º Ocorrerá a perda total construtiva quando a embarcação segurada:

I - puder ser abandonada ao segurador;

II – tiver comprovada sua inevitável perda total real;

III – tiver o seu custo da preservação, recuperação ou reparação equivalente a 75% (setenta e cinco por cento) do seu valor ajustado na apólice, permitindo o seu abandono ao segurador, para haver o total do valor segurado na apólice.

Art. 204. No cálculo do valor para a caracterização da perda total construtiva não será levado em conta o valor que possa restar ao objeto segurado após o sinistro, nem a eventual contribuição de terceiros a título de avaria grossa, sendo computados, no entanto, os custos das operações de salvamento ou remoção que se fariam necessárias e a contribuição que caberia à embarcação na avaria grossa.

Art. 205. Ocorrendo a perda total construtiva, é lícito ao segurado fazer o abandono da embarcação ao segurador e deste pleitear o pagamento e indenização da importância segurada e de outras verbas garantidas pela respectiva apólice.

§ 1º Incumbe ao segurado, se optar pelo abandono, comunicá-lo por escrito ao segurador, apresentando-lhe as evidências que justifiquem a caracterização da perda total construtiva.

§ 2º O segurador terá o prazo de até 30 (trinta) dias, contados do recebimento da comunicação do segurado, para declarar se aceita ou não o abandono.

§ 3º Findo o prazo previsto no parágrafo anterior, sem que tenha sido feita a referida declaração, o abandono será tido como aceito pelo segurador.

§ 4º A pedido do segurador, o prazo estabelecido no § 2º deste artigo poderá ser prorrogado por mais 30 (trinta) dias, para que ele possa, por sua conta e risco, tomar as providências que considerar cabíveis para contestar a ocorrência da perda total construtiva, assumindo plena e integral responsabilidade pelas perdas e danos que delas possam resultar para o segurado ou para terceiros.

§ 5º Esgotada a prorrogação admitida no parágrafo anterior sem que o segurador tenha conseguido demonstrar não se tratar de perda total construtiva, não poderá se opor a ela, sendo-lhe, entretanto, facultado o direito de optar pelo pagamento sem aceitar o abandono da embarcação e a consequente transferência de propriedade.

§ 6º O exercício da opção admitida no parágrafo anterior será comunicado ao segurado no prazo de até 5 (cinco) dias, contados do vencimento da prorrogação prevista no § 4º deste artigo.

§ 7º Se o abandono for aceito, operar-se-á de pleno direito a transferência de propriedade da embarcação para o segurador, que se sub-rogará em todos os direitos e obrigações inerentes ao proprietário.

Art. 206. É lícito ao segurado e ao segurador, por mútuo acordo, admitir a perda total construtiva sem prejuízo de seus respectivos direitos quanto ao abandono e à aceitação ou não da transferência de propriedade, desde que destinado à liquidação de um sinistro coberto pela apólice.

Art. 207. As providências que venham a ser tomados pela seguradora para investigação e o exame de um sinistro não implicarão em reconhecimento prévio da cobertura do risco pela apólice contratada.

Art. 208. Havendo alguma dúvida quanto à natureza e causas do sinistro, o segurador poderá aguardar a decisão final do Tribunal Marítimo, dando ciência ao segurado.

Parágrafo único. Apurada a procedência da reclamação apresentada pelo segurado, o segurador deverá pagar a indenização no prazo de até 30 (trinta) dias, admitida a incidência de juros e atualização monetária, a serem calculados desde a data da ocorrência do sinistro.

Art. 209. As apólices de seguro marítimo deverão necessariamente especificar os riscos cobertos e os riscos excluídos, bem como as datas de início e término da cobertura, o valor segurado ou ajustado, o montante do prêmio e sua forma de pagamento.

Parágrafo único. O segurador não responde por dano ou avaria que aconteçam por fato do segurado, mas responderá por dano ou avaria causada por rebeldia ou barataria do capitão ou da tripulação, bem como por negligência do capitão, tripulação, práticos e reparadores, salvo disposição em contrário declarada na apólice.

Art. 210. Todo e qualquer ato ilícito por sua natureza dolosa quando praticado pelo capitão no exercício de seu cargo, ou pela tripulação, do qual resulte dano à embarcação ou à carga, em oposição à presumida vontade legal do dono da embarcação ou do armador, reputa-se como rebeldia ou barataria.

Art. 211. Nos seguros de mercadorias transportadas a granel, que por sua natureza são suscetíveis de dissolução, diminuição ou quebra natural de peso e medida, o segurador não responderá por diferenças que não superarem a 2% (dois por cento) da quantidade embarcada, salvo se de outra forma estiver contratado na respectiva apólice.

Art. 212. Tratando-se de apólice assumida em caráter de cosseguro por dois ou mais seguradores, a mesma indicará o administrador do contrato que representará os demais seguradores para todos os seus efeitos legais e, na eventual omissão de tal indicação, a representação será exercida pelo segurador líder.

Art. 213. O segurado obriga-se a comunicar o sinistro ao segurador, tão logo dele tenha conhecimento, e a empregar toda a diligência

adequada e razoável para salvar o bem segurado ou reduzir suas consequências, sem que o eventual insucesso prejudique o reembolso das despesas incorridas.

Parágrafo único. Sempre que possível o segurado deverá agir em concordância com o segurador.

Art. 214. Pagando a indenização, o segurador ficará sub-rogado nos direitos e ações que ao segurado competirem contra terceiros, não podendo o segurado praticar qualquer ato em prejuízo ao direito do segurador.

Parágrafo único. Todas as exceções e limitações existentes ao tempo da sub-rogação acompanham o crédito sub-rogado.

Art. 215. Aos seguros marítimos serão aplicáveis os artigos 757 a 802 da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002, naquilo que não contrariem o disposto nesta lei.

Título VII – Das Avarias

Capítulo I - Da natureza e classificação das avarias

Art. 216. Todas as despesas extraordinárias feitas a favor da embarcação ou da carga, conjunta ou separadamente, e todos os danos provocados àquelas, desde o embarque e momento de partida até a sua volta e desembarque, são reputadas avarias.

Art. 217. Não havendo entre as partes convenção especial exarada na carta-partida ou no conhecimento, as avarias hão de qualificar-se e regular-se pelas disposições deste Código.

Art. 218. As avarias são de duas espécies:

I - grossas ou comuns, e

II - simples ou particulares.

Parágrafo único. A importância das avarias previstas no inciso I do *caput* deste artigo é repartida proporcionalmente entre a embarcação, o frete e a carga; e a relativa àquelas previstas no inciso II é suportada, ou só pela embarcação, ou só pela coisa que sofreu o dano ou deu causa à despesa.

Art. 219. Consideram-se avarias grossas ou comuns:

I - tudo o que se dá a corsário ou pirata, a título de resgate da embarcação e fazendas de bordo, conjunta ou separadamente;

II - as coisas alijadas para benefício comum da embarcação e carga;

III - os danos causados por forçamento de máquinas ou equipamentos propulsores para benefício comum da embarcação e carga;

IV - as âncoras, amarras e quaisquer outras coisas abandonadas para salvamento ou benefício comum;

V - os danos causados à embarcação ou à carga pelo alijamento ou pelas medidas para combater e debelar incêndio irrompido a bordo;

VI - os danos feitos deliberadamente à embarcação para facilitar o esgotamento de água aberta e os danos sofridos pela carga nesta ocasião;

VII - as soldadas e o rancho da tripulação durante arribada forçada e o prolongamento da viagem;

VIII - os custos decorrentes de manobras de praticagem e de inevitáveis danos causados por ocasião da entrada e saída num porto de arribada forçada;

IX - os custos de descarga, armazenagem e reembarque daquilo que não puder continuar a bordo durante os reparos da embarcação em porto de arribada;

X - os danos acontecidos à embarcação que intencionalmente se faz varar para prevenir o seu naufrágio;

XI - as despesas feitas para pôr a nado a embarcação encalhada e toda a recompensa por serviços extraordinários feitos para prevenir a sua perda total ou em benefício comum da aventura marítima;

XII - os custos e despesas com a entrada, permanência e saída do porto de arribada, se admitidos como sacrifício de avaria grossa ou comum pelo regulador;

XIII - o prêmio do seguro das despesas de avaria grossa;

XIV - os custos e despesas para regular e fazer, judicial ou extrajudicialmente, a repartição das avarias grossas;

XV – e, em caráter geral, os danos causados deliberadamente em caso de perigo ou desastre imprevisto, e sofridos como consequência imediata destes eventos, bem como as despesas feitas em iguais circunstâncias, depois de deliberações motivadas, em benefício ou salvamento comum da embarcação e da carga.

Parágrafo único. Reputam-se como avarias simples ou particulares aquelas que diferem das previstas nos incisos do *caput* deste artigo ou aquelas assim definidas em apólices ou contratos de seguro.

Art. 220. Não serão reputadas avarias grossas, ainda que feitas voluntariamente e por deliberações motivadas para o bem da embarcação e da carga, as despesas causadas por vício interno da embarcação, ou por falta ou negligência do capitão ou da tripulação.

Parágrafo único. Todas as despesas previstas no *caput* deste artigo são avarias particulares e serão suportadas pela embarcação.

Capítulo II - Da liquidação, repartição e contribuição da avaria grossa

Art. 221. A regulação, repartição ou rateio das avarias grossas serão feitos na forma estabelecida no conhecimento ou na carta-partida, assinando as partes o respectivo termo de compromisso e prestando fiança para garantia das contribuições a serem apuradas no rateio.

Art. 222. Antes de iniciar a descarga da embarcação, o capitão tem o direito de exigir que os consignatários da carga e seus seguradores prestem fiança idônea ao pagamento da avaria grossa, a que suas respectivas mercadorias venham a ser obrigadas no rateio da contribuição comum.

§ 1º Recusando-se o consignatário e seguradores a prestarem a fiança exigida, ou o depósito do valor estimado pelo ajustador designado, pode o capitão reter as mercadorias a bordo ou requerer o depósito

judicial dos efeitos obrigados à contribuição até ser pago o rateio ou garantido o seu pagamento.

§ 2º Tratando-se de mercadoria perecível poderá a mesma ser vendida, ficando o preço de venda sub-rogado, para a finalidade de se efetuar por seu produto apurado o pagamento da avaria grossa, logo que o rateio tiver lugar.

§ 3º Os custos e as despesas com a retenção da carga a bordo, seu depósito ou venda serão suportados pela mercadoria, seus consignatários e seguradores e não serão rateadas como avaria grossa.

Art. 223. Não tendo sido convencionado no conhecimento ou na carta-partida, a regulação e repartição das avarias grossas serão efetuadas por ajustador nomeado às instâncias da parte interessada.

Art. 224. Em todos os casos, as partes devem fornecer ao ajustador todos os documentos que forem solicitados e necessários à regulação e repartição das avarias grossas ou comuns, sob pena de responderem pelos danos a que derem causa.

Art. 225. O laudo de regulação da avaria grossa admitirá a incidência de juros e atualização monetária sobre as contribuições a serem pagas, segundo os usos e costumes do comércio marítimo.

Título VIII – Dos danos causados por abalroação

Art. 226. Sendo uma embarcação abalroada por outra, o dano inteiro causado à embarcação abalroada e à sua carga será pago por aquela que tiver causado a abalroação, se esta tiver ocorrido por culpa do capitão, do práctico ou da tripulação na observância do regulamento dos portos e vias navegáveis ou das regras aplicáveis à navegação e manobra de embarcações.

Art. 227. Havendo concorrência de culpas, cada embarcação será responsável pelo dano causado à outra e à sua carga proporcionalmente ao grau da respectiva culpa.

Art. 228. Sendo fortuita a abalroação ou se não for possível apurar com segurança qual a embarcação culpada, cada uma suportará o dano que tiver recebido.

Art. 229. Os casos de abalroação serão apurados pelo Tribunal Marítimo que, considerando os aspectos técnicos e as regras da navegação, julgará qual das embarcações foi a causadora da abalroação, totalmente ou por concorrência de culpas, na forma da Lei nº 2.180, de 5 de fevereiro de 1954, ou da legislação que vier a lhe suceder.

Art. 230. Se acontecer a abalroação em alto mar e a embarcação abalroada for obrigada a buscar porto de refúgio para a sua segurança, perdendo-se nessa derrota, tal perda presumir-se-á causada pela abalroação.

Art. 231. Todas as perdas resultantes da abalroação pertencem à classe de avarias particulares ou simples, salvo nos casos em que puderem ser qualificadas como ato de avaria grossa ou comum.

Título IX – Das arribadas forçadas

Art. 232. Quando uma embarcação entra por uma causa justa em algum porto ou lugar distinto dos determinados na viagem a que se propusera, diz-se que fez arribada forçada.

Art. 233. São consideradas causas justas para uma arribada forçada:

I - falta de víveres, aguada ou combustível;

II - qualquer acidente ou acontecimento que coloque em risco as vidas de bordo, a carga, a embarcação ou o meio ambiente, impossibilitando o prosseguimento seguro da navegação.

Art. 234. Não será justificada a arribada se a falta de víveres, aguada ou combustível decorrer do fato de não ter sido feita a provisão necessária, segundo o costume e uso da navegação no porto de origem ou portos de escala.

Art. 235. A arribada será motivada e figurará como objeto de protesto marítimo, a ser devidamente lavrado no Diário de Navegação.

Art. 236. Se a arribada forçada caracterizar sacrifício de avaria grossa ou comum, os custos e as despesas com a ratificação do protesto marítimo serão repartidos na sua regulação.

Art. 237. Sendo a arribada justificada, nem o armador, nem o capitão respondem pelos prejuízos causados à carga.

Título X - Direito Processual Marítimo

Capítulo I – Das disposições gerais

Art. 238. Às matérias de direito marítimo regidas por este Código aplicam-se as normas do Código de Processo Civil, naquilo que não conflitarem com os artigos do presente Título.

Art. 239. Sem prejuízo das normas gerais sobre competência internacional previstas na lei, é competente a autoridade judiciária brasileira:

I – com relação a embarcações brasileiras, em qualquer lugar em que se encontrem;

II - com relação às embarcações estrangeiras, quando se encontrarem em águas jurisdicionais brasileiras, independentemente do local de cumprimento da obrigação e ainda que esta não se origine de fato ocorrido ou de ato praticado no Brasil.

Art. 240. O juiz poderá dispensar prova pericial quando as partes litigantes, na petição inicial e na contestação, apresentarem a respectiva decisão do Tribunal Marítimo a respeito das questões fáticas do acidente ou da navegação.

Capítulo II - Do Embargo de Embarcação

Art. 241. Denomina-se embargo de embarcação a ação judicial conservatória de direitos que visa a impedir a saída de embarcações, brasileiras ou estrangeiras, das águas jurisdicionais brasileiras ou a obtenção de garantia.

Art. 242. O embargo de embarcação pode ser requerido como ação judicial autônoma ou como medida incidental a outro procedimento, observadas, porém, em qualquer hipótese, as normas do presente Capítulo.

Art. 243. Compete à autoridade judiciária brasileira processar e julgar as ações e medidas de embargo de embarcação:

I – no caso de embarcação brasileira, será considerado o foro da sede do armador ou proprietário;

II – no caso de embarcação estrangeira, admite-se o foro da sede do credor ou do porto onde se encontrar a embarcação, a critério do credor.

§ 1º A competência da autoridade judiciária brasileira, para fim da apreciação do embargo de embarcação, independe do local de cumprimento da obrigação ou da ação ou medida ter, ou não, como fundamento um fato ocorrido ou ato praticado no Brasil.

§ 2º A existência em contrato internacional de cláusula de eleição de foro judicial exclusivo ou de arbitragem no exterior não exclui a competência da autoridade judiciária brasileira para processar e julgar ação ou medida de embargo de embarcação.

§ 3º A existência de cláusula de aplicação de lei estrangeira em contrato internacional não afasta a incidência das normas previstas neste código e no Código de Processo Civil que sejam pertinentes ao procedimento de embargo de embarcação.

Art. 244. O embargo incidente será requerido ao juiz da causa.

Art. 245. Podem pleitear o embargo de embarcação estrangeira:

I - os titulares de créditos privilegiados;

II - os titulares de créditos não privilegiados, quando demonstrada a plausibilidade do direito e o risco de dano irreparável ou de difícil reparação.

Parágrafo único. Aplica-se o disposto neste artigo às embarcações nacionais, desde que o devedor não disponha de outro patrimônio no país que possa caucionar a dívida.

Art. 246. O embargo por crédito privilegiado pode recair sobre:

I – a embarcação objeto do privilégio marítimo, independentemente de sua propriedade atual;

II – outra embarcação pertencente ao mesmo proprietário;

III – outra embarcação de propriedade do devedor, se este for distinto do proprietário da embarcação que originou o crédito.

Parágrafo único. Se o crédito privilegiado for originado pelos afretadores a casco nu ou por tempo da embarcação, cabe também o embargo de outra embarcação de propriedade dos afretadores, mas não o embargo de outra embarcação que pertença ao proprietário da embarcação que deu origem ao crédito.

Art. 247. O embargo por crédito não privilegiado pode recair sobre qualquer embarcação ou bem de propriedade do devedor.

Art. 248. A petição inicial do embargo de embarcação indicará a lide e seu fundamento, a exposição sumária do direito que se objetiva assegurar e o perigo de dano ou o risco ao resultado útil do processo.

§ 1º Se requerido como ação autônoma, o embargo será processado na forma das disposições deste Capítulo.

§ 2º Se requerido como medida incidente em outro procedimento, o embargo observará o procedimento previsto na lei processual civil para as medidas de urgência.

Art. 249. Uma vez provada a existência do crédito privilegiado, o juiz decretará liminarmente o embargo da embarcação, independentemente de contracaução e sem ouvir a parte contrária, determinando à autoridade marítima as providências necessárias à sua detenção até ulterior determinação do juízo.

§ 1º Sendo o embargo fundamentado em crédito não privilegiado, o juiz poderá decretar a liminar quando houver fundado receio de lesão grave ou de difícil reparação ao direito da requerente.

§ 2º Decretada a medida liminar, a autoridade marítima poderá permitir que a embarcação embargada movimente-se até área de fundeio, a fim de evitar perturbação à atividade do porto, devendo de tudo dar conhecimento ao juiz que determinou o embargo.

Art. 250. É admissível a apreensão do combustível de embarcações afretadas a casco nu ou por tempo, para a garantia de dívidas dos seus afretadores.

§ 1º Na hipótese prevista no *caput* deste artigo, será decretado o embargo da embarcação até que o combustível seja transferido para instalação de armazenagem, às expensas do requerido, ressalvado o mínimo necessário para atender à segurança da navegação.

§ 2º Se o combustível existente a bordo for insuficiente para garantir a integralidade da dívida, os encargos do processo e os honorários advocatícios, o juiz estenderá a ordem de apreensão do combustível aos aprovisionamentos supervenientes que forem realizados, até que a garantia esteja integralizada.

§ 3º A embarcação ou o combustível poderão ser liberados de restrição que lhes recaia, mediante a prestação de caução ou de outra garantia considerada adequada e suficiente para cobrir o crédito em litígio, acrescido dos valores relativos aos encargos do processo e respectivos honorários advocatícios.

Art. 251. Na ação autônoma de embargo de embarcação, o réu será citado para, no prazo de até 5 (cinco) dias, contestar o pedido e indicar as provas que pretende produzir.

§ 1º Não sendo contestado o pedido, os fatos alegados pelo autor presumir-se-ão aceitos pelo réu como ocorridos, caso em que o juiz decidirá dentro de até 5 (cinco) dias.

§ 2º Contestado o pedido no prazo legal, observar-se-á o procedimento comum da lei processual civil em vigor.

Art. 252. Cabe à parte formular seu pedido principal, no prazo de até 30 (trinta) dias, contados da efetivação do embargo de embarcação ou da obtenção da garantia, o que ocorrer primeiro, quando qualquer deles decorrer de ação autônoma.

§ 1º O pedido principal será apresentado nos mesmos autos em que for deduzido o pedido de embargo, não dependendo do adiantamento de novas custas processuais.

§ 2º O pedido principal pode ser formulado conjuntamente com o pedido de embargo.

§ 3º A causa de pedir poderá ser aditada no momento de formulação do pedido principal, que seguirá o rito da lei processual civil.

§ 4º Se, por força de cláusula expressa em contrato, o conflito entre as partes estiver sujeito à jurisdição de outro país ou à arbitragem no exterior, considerar-se-á cumprido o dever de ajuizamento da pretensão principal com a juntada aos autos da prova do ingresso da ação perante a autoridade judiciária estrangeira ou da instauração da arbitragem internacional.

Art. 253. Cessa a eficácia do embargo ou da obtenção de garantia se:

- I - o autor não deduzir o pedido principal no prazo legal;
- II – não for efetivada dentro de 30 (trinta) dias;
- III - o juiz julgar improcedente o pedido principal formulado pelo autor ou extinguir o processo sem resolução de mérito.

Parágrafo único. Se por qualquer motivo cessar a eficácia do embargo, é vedado à parte renovar o pedido, salvo se apresentado sob novo fundamento.

Art. 254. O indeferimento do embargo não obsta a que a parte formule o pedido principal, nem influi no julgamento deste, salvo se o motivo do indeferimento for o reconhecimento de decadência ou de prescrição.

Art. 255. Independentemente da reparação por dano processual, a parte responde pelo prejuízo que a efetivação do embargo causar à parte adversa, se:

- I – a sentença lhe for desfavorável;
- II – obtida liminarmente a tutela em caráter antecedente, não fornecer os meios necessários para a citação do requerido no prazo legal;

III – ocorrer a cessação da eficácia da medida em qualquer dos casos previstos no art. 253;

IV – o juiz acolher a alegação de decadência ou prescrição da pretensão do autor.

Parágrafo único. A indenização será liquidada nos mesmos autos em que a medida tiver sido concedida.

Capítulo III - Do procedimento de limitação de responsabilidade

Art. 256. A limitação de responsabilidade pode ser invocada como defesa ou mediante procedimento judicial destinado especificamente a esse fim.

Art. 257. A limitação da responsabilidade poderá ser invocada pelo interessado até o fim do prazo de impugnação à execução de sentença.

Art. 258. A limitação de responsabilidade invocada como defesa independe da constituição de fundo de limitação.

Art. 259. Ressalvado o disposto em tratados ou convenções internacionais em vigor no país, qualquer pessoa, que se considere com direito de limitar sua responsabilidade no âmbito do direito comercial marítimo, poderá requerer a abertura de processo conforme as regras do presente Capítulo, a fim de formar o fundo de limitação, verificar e liquidar os possíveis créditos e efetuar a distribuição do fundo de acordo com as regras de preferência legalmente estabelecidas.

Art. 260. Será competente para conhecer todas as matérias referidas no artigo anterior e as que lhe forem acessórias ou incidentais:

I - o juiz do local onde foi primeiramente invocada a limitação de responsabilidade como matéria de defesa, mesmo que em sede de arbitragem, seja a embarcação nacional ou estrangeira;

II - não se verificando a hipótese do inciso I, o juiz do porto de registro da embarcação, quando a limitação da responsabilidade for referente à embarcação de bandeira brasileira;

III - não se verificando a hipótese do inciso I e sendo a embarcação estrangeira, o juiz do porto onde tenha ocorrido o acidente, ou, sucessivamente, do primeiro porto de entrada após o acidente, e, na sua falta, do primeiro local onde tenha sido embargada a embarcação ou onde tenha sido fornecida a primeira garantia para evitar o embargo.

Art. 261. A petição inicial do procedimento de limitação de responsabilidade deve indicar e documentar:

I - o nome, bandeira e porto de registro da embarcação;

II – a legitimidade do autor à pretensão de limitação de responsabilidade;

III - o evento do qual provêm os danos ou prejuízos objeto de limitação;

IV - o montante máximo do fundo a ser constituído, calculado na forma da lei, acrescido dos juros legais desde a data do incidente até o depósito;

V - a forma como o fundo será constituído, seja em espécie ou mediante garantia;

VI - a lista de todos os credores efetivos e possíveis conhecidos do requerente, juntamente com os respectivos endereços, a natureza dos créditos e os seus valores definitivos ou provisórios;

VII - os documentos que respaldem o cálculo do montante máximo do fundo apresentado pelo requerente.

Art. 262. O juiz, recebendo a petição inicial e declarando instaurado o procedimento,:

I – verificará se os cálculos do requerente sobre o montante do fundo estão em conformidade com as disposições pertinentes;

II - se pronunciará sobre as modalidades oferecidas para a constituição do fundo;

III – encontrando em ordem o pedido, determinará a constituição do fundo pela modalidade e valor que aprovar.

Parágrafo único. Verificando o juiz a existência de defeitos ou irregularidades sanáveis, determinará, antes de qualquer providência, a respectiva correção pelo autor, no prazo de até 10 (dez) dias, sob pena de indeferimento da petição inicial.

Art. 263. Da decisão que determinar ou negar a constituição do fundo cabe recurso de agravo de instrumento.

Art. 264. Quando a constituição do fundo for feita em espécie, o juiz ordenará o depósito do valor em conta judicial.

Parágrafo único. Os eventuais acréscimos decorrentes da incidência de juros e atualização monetária reverterão em benefício dos credores.

Art. 265. Se o fundo tiver sido constituído mediante garantia, esta deve compreender a incidência dos juros e de atualização monetária conforme os critérios adotados pelo Tribunal local.

Parágrafo único. Constituem modalidades de garantia aceitáveis, sujeitas à discricção judicial, aquelas prestadas por seguradoras internacionais de responsabilidade civil ou clubes de proteção e indenização que sejam merecedores de grande reputação e gozem da melhor saúde econômico-financeira.

Art. 266. Constituído o fundo, ficarão suspensos todos os procedimentos de execução ou medidas cautelares individuais contra o requerente com relação aos créditos para os quais a limitação de responsabilidade é oponível, tornadas imediatamente sem efeito quaisquer medidas constritivas que tenham sido decretadas.

Parágrafo único. Não é admissível penhora ou outra constrição sobre o fundo, que fica exclusivamente destinado para o pagamento dos créditos para os quais a limitação de responsabilidade é oponível.

Art. 267. A partir da data de recebimento da ação de limitação ficará suspensa a incidência de juros sobre os créditos reclamados contra o requerente.

Art. 268. A constituição de fundo de limitação perante a jurisdição de outro Estado estrangeiro deverá ser levada em consideração para

efeito de constrição ou liberação de bens em medidas cautelares individuais decretadas por juízes nacionais.

Art. 269. Constituído o fundo, o juiz, por correio, fax ou qualquer outro meio eletrônico legalmente aceito, enviará comunicação aos credores nomeados pelo autor do pedido de limitação, a qual deverá conter:

I - o nome, a qualificação e o endereço do requerente e em que qualidade formulou o pedido de limitação de responsabilidade;

II - o extrato da decisão proferida pela autoridade competente;

III - o fato em virtude do qual os danos ocorreram;

IV - o nome da embarcação, sua bandeira e porto de registro;

V - o montante de crédito do destinatário da comunicação, de acordo com o requerente;

VI - a indicação do prazo que lhe é concedido para se manifestar sobre o pedido, conforme o art. 270.

Art. 270. Depois de expedidas as comunicações a que alude o artigo anterior, o juiz fará publicar edital com o mesmo conteúdo e no intervalo de 5 (cinco) dias, uma vez no Diário Oficial e duas vezes em jornal local, com prazo de dilação de 20 (vinte) dias a contar da primeira publicação, concedendo a todos os credores o prazo de 30 (trinta) dias para:

I – impugnam o pedido de limitação, fundando-se na inexistência dos requisitos para exercício deste direito ou na incorreção do montante do fundo;

II – habilitarem seus créditos, aceitando ou impugnando, se for o caso, os valores que lhe tenham sido atribuídos.

§ 1º A impugnação ao pedido de limitação far-se-á nos autos da ação de limitação.

§ 2º O pedido de habilitação do crédito dar-se-á em autos apartados.

§ 3º A impugnação ou habilitação trarão, desde logo, a prova documental pertinente.

§ 4º Para a habilitação de um crédito há que se provar sua liquidez e certeza.

§ 5º Na falta de pedido de habilitação, os credores nomeados no pedido de limitação deverão ser incluídos no quadro de credores pelos valores lá apontados.

§ 6º É admissível a habilitação de crédito após o prazo estabelecido no *caput* deste artigo, a qual será classificada como retardatária.

§ 7º Não se admitirá habilitação retardatária após a aprovação do quadro de credores.

§ 8º A habilitação retardatária não atrasará a distribuição do fundo aos demais credores, sujeitando o credor retardatário a reserva de quota na forma do art. 165 desta Lei.

Art. 271. Apresentada a impugnação ou habilitação, o autor do pedido de limitação e os demais credores que apresentaram habilitações tempestivas serão ouvidos no prazo de 10 (dez) dias, decidindo o juiz a seguir, no prazo de 10 (dez) dias, a menos que haja necessidade de prova adicional quanto a alguma questão, quando então se concederá dez dias adicionais para a produção da referida prova antes da decisão.

Parágrafo único. Se a prova de liquidez e certeza depender de julgamento em outro processo, dever-se-á aguardar a decisão final deste processo para a decisão sobre o pedido de habilitação.

Art. 272. Da sentença que julgar o pedido de limitação:

I – se procedente, dela caberá apelação apenas no efeito devolutivo;

II – se improcedente, dela caberá apelação no duplo efeito.

Art. 273. Julgadas as habilitações de crédito, o autor do pedido de limitação submeterá ao juiz, nestes autos, o quadro de credores com

direito a participar da distribuição do fundo, para efeito de pagamento dos seus créditos.

§ 1º A distribuição se fará observadas as preferências dos privilégios marítimos previstas no Capítulo II, do Título V, deste Livro.

§ 2º Com relação aos créditos que não gozarem de privilégio, o saldo do fundo, se insuficiente, será atribuído aos credores, proporcionalmente ao valor de seus créditos.

Art. 274. O juiz concederá vistas conjuntas do quadro de credores aos interessados e, após decorrido o prazo conjunto de 7 (sete) dias, decidirá.

Parágrafo único. Da decisão caberá recurso de agravo de instrumento.

Art. 275. Quando existirem alguns créditos cuja habilitação não tiver sido ainda resolvida, o juiz poderá determinar a distribuição parcial do fundo segundo as disposições anteriores, fazendo as reservas proporcionais que considerar prudente na forma do art. 165 desta Lei.

Art. 276. Quando o fundo estiver liquidado, o juiz declarará encerrado o processo de limitação.

§ 1º Se remanescer saldo no fundo após todos os pagamentos, este será restituído ao autor do pedido de limitação.

§ 2º Havendo credor que, devidamente intimado, não compareça para retirar suas quotas, caducará seu direito ao crédito se continuar remisso pelo prazo de 1 (um) ano, a contar da intimação, restituindo-se o valor ao requerente do pedido de limitação.

Art. 277. Transitada em julgado a sentença que negar o direito à limitação:

I – o fundo, nada obstante, será distribuído entre os credores habilitados da mesma maneira como se o direito à limitação não tivesse sido negado;

II – fica sem efeito o disposto no art. 266, podendo os credores, simultaneamente, tomarem as medidas pertinentes sobre outros

bens do autor da limitação, para a proteção e execução do saldo dos seus créditos;

III – os prazos de prescrição dos créditos habilitados voltarão a fluir, por inteiro, somente após o trânsito em julgado;

IV – os juros suspensos voltam a incidir, retroativamente, desde a data de sua suspensão;

V – cessam para o autor do pedido de limitação todos os demais benefícios para ele advindos da constituição do fundo.

Art. 278. O fundo constituído para limitação de responsabilidade permanece íntegro e sujeito às regras previstas neste Capítulo, ainda que seja declarada a falência do autor do pedido de limitação.

Parágrafo único. Se for negado o direito à limitação, o juiz determinará a transferência do fundo ao juízo falimentar.

Art. 279. Constituído o fundo, todas as ações onde se discute a limitação passarão à competência do juízo onde tramita o pedido de limitação.

Art. 280. Toda matéria que não tiver um procedimento especial tramitará em autos apartados, como incidente entre quem formula a impugnação e quem pretende limitar a sua responsabilidade.

Parágrafo único. Os demais credores interessados no fundo poderão ingressar nos autos na condição de terceiros interessados.

Art. 281. Aplicam-se subsidiariamente à presente Seção, no que for cabível, as disposições pertinentes da lei falimentar.

Capítulo IV – Da execução para recebimento de fretes

Art. 282. Cabe execução, conforme as disposições da lei processual, para a cobrança de fretes contra o portador do conhecimento de transporte que o utilizou para solicitar a entrega da carga, ou, em sua falta, contra o embarcador.

Art. 283. Também cabe execução para a cobrança de fretes contra afretadores a casco nu e por tempo, com base em cartas-partidas,

assinadas pelas partes e por duas testemunhas, que estipule o valor líquido e certo devido, bem assim sua periodicidade.

§ 1º A petição inicial deverá estar acompanhada da carta-partida.

§ 2º A pretensão executiva admitida neste artigo pode ser cumulada com a ação de execução contra o portador do conhecimento de transporte.

§ 3º Eventuais impugnações por parte dos afretadores somente serão apreciadas depois de garantido o juízo.

Capítulo V – Da ratificação judicial do protesto marítimo

Art. 284. O protesto ou processo testemunhável formado a bordo, e lançado no Diário de Navegação, conterà o relatório circunstanciado da ocorrência e do lugar onde esta se deu.

Art. 285. O pedido de ratificação deverá ser apresentado pelo capitão, em juízo, dentro das 24 (vinte e quatro) horas úteis, contadas da entrada do navio no porto, estando instruído com cópia do protesto lançado no Diário de Navegação, dos demais lançamentos no período da ocorrência e, se for o caso, com os conhecimentos de transporte ou outra documentação identificadora da carga.

Art. 286. O juiz, nomeando curador aos ausentes, designará audiência em caráter de urgência, para a tomada do depoimento do capitão, bem assim de tripulantes ou passageiros envolvidos.

§ 1º Tratando-se de estrangeiros que não dominem o idioma nacional, o autor deverá fazer-se acompanhar por tradutor juramentado, que prestará compromisso em audiência.

§ 2º Não cabe contestação ao pedido de ratificação, exceto quanto à sua tempestividade ou ausência de outro requisito indispensável, estritamente de caráter formal.

Art. 287. Não sendo possível a inquirição sem prejuízo aos compromissos comerciais da embarcação, deverá o juiz expedir carta

precatória ou rogatória itinerante, conforme o caso, para a tomada dos depoimentos em um dos portos subsequentes de escala.

Art. 288. Finda a inquirição, o juiz, convencendo-se da veracidade das declarações, ratificará o protesto, mandando dar instrumento à parte.

Parágrafo único. Caso assim não entenda, o juiz rejeitará o requerimento.

Art. 289. Da decisão acolhendo ou rejeitando o requerimento cabe apelação no duplo efeito.

Sala da Comissão, em de junho de 2015.

Deputado Arnaldo Faria de Sá

Relator Parcial das emendas nºs 43/12, 56/14 e 215/15, todas relativas ao
Direito Marítimo.