



IIDM

INSTITUTO IBERO-AMERICANO DE DIREITO MARÍTIMO (IIDM)

Junte-se ao processado do

DLS

nº 487, de 2013.

Amador Paulo Ribeiro

Ofício n.º 015/2016

Em 23 / 05 / 16

3 MAR 2016

Rio de Janeiro, 28 de março de 2016

Assunto: Relatório da Comissão de Legislação do IDM, com o resultado dos estudos realizados em relação ao PL 487/2013 - Reforma do Código Comercial

Ao Senado Federal

Excelentíssimo Senhor Presidente do Senado Federal, Senador Renan Calheiros

1 Venho, através da presente, encaminhar para consideração do Senado Federal o Relatório elaborado pela Comissão de Legislação da seção brasileira do Instituto Ibero-Americano de Direito Marítimo, em relação ao PL 487/2013, que prevê a reforma Código Comercial.

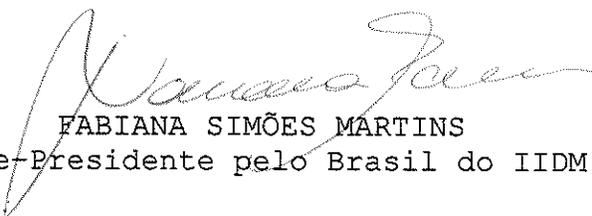
2 Ressaltamos que o trabalho, ora apresentado em anexo, concentrou-se apenas nas normas de Direito Marítimo, que é a área de estudo primada pelo IIDM.

3 O referido relatório foi fruto de um ano inteiro de trabalho de todos os membros da Comissão de Legislação do IIDM, que dedicaram tempos preciosos de suas vidas profissionais e pessoais para contribuir para o melhor desenvolvimento do Projeto de Lei estudado, apresentando as suas críticas e sugestões de posicionamento perante o projeto de emenda.



4 A conclusão final do Relatório pugna pela rejeição do PL 487/2013, da parte pertinente ao Direito Marítimo, sendo recomendada a revigoração e aprovação da emenda 43/12, que mantém em vigor a Parte Segunda do Código Comercial de 1850, dedicada ao Direito Marítimo, propondo-se que ao mesmo tempo seja constituída, com patrocínio de uma das casas do Congresso Nacional, uma Comissão específica com prazo de 18 meses para apresentar um novo projeto a tratar especificamente do Direito Marítimo.

Respeitosamente,



FABIANA SIMÕES MARTINS
Vice-Presidente pelo Brasil do IIDM

Responder a/c Siano e Martins Advogados
Associados. Avenida das Américas, 3500,
Ed. Londres, sala 513. CEP 22.640-102.



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA

Brasília, de maio de 2016.

Senhora Fabiana Simões Martins, Vice-Presidente do
Instituto Ibero-Americano de Direito Marítimo – IIDM,

Em atenção ao Ofício n.º 015/2016, encaminhado a
esta Secretaria-Geral pela Presidência do Senado, informo a Vossa
Senhoria que sua manifestação foi juntada ao processado do Projeto de
Lei do Senado nº 487 de 2013, que "*Reforma o Código Comercial.*",
conforme tramitação, disponível no endereço eletrônico <http://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/115437>.

Atenciosamente,


Luiz Fernando Bandeira de Mello
Secretário-Geral da Mesa





INSTITUTO IBERO AMERICANO DE DIREITO MARÍTIMO

- BRASIL -

COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO MARÍTIMA

**ESTUDOS RELACIONADOS AO
PROJETO DO NOVO CÓDIGO COMERCIAL**

BIÊNIO 2014/2015

RELATÓRIO FINAL





COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO MARÍTIMA INSTITUTO IBERO AMERICANO DE DIREITO MARÍTIMO

RELATÓRIO FINAL

Aos ilustres membros do Instituto Ibero Americano de Direito Marítimo – IIDM,

Os membros da Comissão de Legislação Marítima do IIDM, após a conclusão das deliberações e estudos acerca dos dispositivos legais do projeto do novo Código Comercial na parte pertinente ao Direito Marítimo, notadamente o PL 487/2013 do Senado Federal, bem como as demais propostas legislativas e legislação correlata à matéria, vem através da presente submeter a este Instituto o presente relatório dos trabalhos realizados.

Agradecidos pela oportunidade concedida, os membros desta Comissão Legislativa renovam o seu protesto de elevada consideração ao IIDM pelo estímulo ao amplo e transparente debate imparcial acerca da legislação comercial marítima, colocando-se à disposição para qualquer esclarecimento adicional porventura necessário.

Saudações maritimistas,

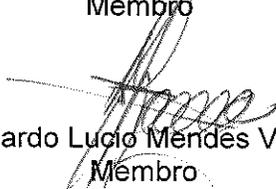

Camila Mendes Vianna Cardoso
Coordenadora da Comissão de Legislação Marítima

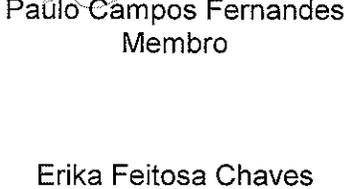

Fabiana Simões Martins
Vice-Presidente do IIDM – Brasil


Lucas Leite Marques
Vice-Coordenador


Pedro Calmon Filho
Membro


Paulo Campos Fernandes
Membro


Bernardo Lucio Mendes Vianna
Membro


Erika Feitosa Chaves
Membro


CFR Dustin Wallauer de S. B
Membro


Paulo Roberto R. Silva
Membro


Maud Vianna
Membro



1- INTRODUÇÃO

O Instituto Ibero Americano de Direito Marítimo, através de sua Vice-Presidente do Brasil, Dra. Fabiana Simões Martins, constituiu em 17/07/2014 a Comissão de Legislação Marítima, sob coordenação da Dra. Camila Mendes Vianna Cardoso.

A Comissão tem como objetivo o estudo e debate acerca de legislações e normas jurídicas de relevância no cenário marítimo nacional, tendo iniciado os seus trabalhos com foco na análise dos projetos para constituição de um novo Código Comercial (PL 1572/2011 – Câmara dos Deputados e PL 487/2013 – Senado), atualmente em trâmite no Congresso Nacional e suas propostas de emenda.

O objetivo da comissão e o convite à participação dos interessados foram circulados previamente aos membros do IIDM e da ABDM, conforme formulários em anexo.

A Comissão reuniu-se periodicamente para as sessões de debate, conforme adiante detalhado, tendo os trabalhos sido conduzidos de forma aberta à participação de qualquer interessado.

Ao longo das reuniões realizadas foi verificada a presença dos seguintes membros, que voluntariamente se ofereceram para participar:

1. Lucas Leite Marques (IIDM; ABDM; CDMPM OAB/RJ) - 20
2. Pedro Calmon Filho (IIDM; ABDM; CDMPM OAB/RJ) – 16
3. Erika Feitosa Chaves (IIDM; ABDM) - 13
4. Paulo Fernandes (IIDM; ABDM; CDMPM OAB/RJ) - 12
5. Camila Mendes Vianna Cardoso (IIDM; ABDM; CDMPM OAB/RJ) - 12
6. Gabriel Borsotto Thode - 11
7. Iwam Jaeger Junior (IIDM; ABDM; CDMPM OAB/RJ) - 10
8. Fábio Manuel Guiso da Cunha - 8
9. Bernardo Lucio Mendes Vianna (IIDM; ABDM) - 7
10. Maud Vianna (IIDM; ABDM) - 7
11. Paulo Roberto R. Silva (IIDM; ABDM) - 7
12. Paulo Carrano - 5
13. Livia Sanches Sancio - 4
14. Breno Garbois (IIDM; ABDM; CDMPM OAB/RJ) - 4
15. Anete Gomide (IIDM; ABDM) – 4
16. Fabiana Simões Martins (IIDM; ABDM) – 3
17. Ana Clara Nascimento – 3
18. Juliana Pizzolato Furtado Senna – 3
19. Pablo Hanna (IIDM) - 3
20. José Chaves (ABDM) - 2
21. Flavia Carvalho Melo (IIDM; ABDM) - 2
22. Luisa Falcão dos S. Werneck - 2
23. Dustin Wallauer de S. B. - 2
24. Patrícia Marinho – 2
25. Thais Chaves - 2
26. Nelson Cavalcante e Silva Filho (IIDM; ABDM; CDMPM OAB/RJ) - 1
27. Georgia Barroso Souza (IIDM; ABDM) - 1
28. Valéria Lacerda Machado Araújo - 1
29. Isadora Paranhos de Araújo Ribeiro - 1
30. Julia Pombo da Silva - 1



31. Rebecca Oliveira Pereira da Silva - 1
32. Nathalia Saad Rebordão Pereira Nunes - 1
33. Renata Barreiros Labruna – 1
34. Carolina Costa – 1
35. Welington Nogueira Camacho – 1
36. Paula Sixel - 1

Além das reuniões presenciais, foi criado um grupo de e-mail (legislacaomaritimaiidm@googlegroups.com), com o cadastramento de todos os participantes, por meio do qual foram realizados debates adicionais acerca dos tópicos abordados e dos relatórios elaborados.

Foi estabelecido que a Comissão deveria apresentar o seu relatório até o término do mandato da Dra. Fabiana Martins, podendo o mesmo ser divulgado à comunidade marítima, se aprovado pelos membros do IIDM.

Pelo presente documento a Comissão de Legislação apresenta ao IIDM o seu relatório interno para uso e finalidade na forma que melhor convier ao Instituto.

2- METODOLOGIA DE TRABALHO

Inicialmente, cabe ressaltar que ficou decidido pelos participantes da Comissão que os estudos e debates acerca do Projeto do Novo Código Comercial seriam baseados na Proposta que tramite perante o Senado Federal (Projeto de Lei 487/2013), sendo o PL 1572/2011 da Câmara dos Deputados utilizado como Direito comparado.

A Comissão fez extenso uso de legislações, nacionais e estrangeiras, de modo a realizar um estudo comparativo das propostas do projeto de lei com outros conceitos normativos, destacando-se alguns exemplos abaixo:

- Projeto de Lei 487/2013 - Senado
- Projeto de Lei nº 1.572/2011 – Câmara dos deputados (Emendas nº 43/12, 55 e 56/14, 215/15; e submenda do relator parcial 2015)
- Código Comercial (Lei 556/1850);
- Código Civil (Lei 10.406/2002);
- Códigos de Processo Civil de 1939, 1973 e 2015
- Lei 9.432/97 (lei de ordenação do transporte aquaviário)
- Lei 9.537/97 (Lei de segurança do tráfego aquaviário)
- Lei de recuperação judicial, extrajudicial e falência (Lei 11.101/2005)
- Lei Orgânica do TM (Lei 2.180/54)
- Lei de Registro da Propriedade Marítima (Lei 7.652/88)
- Convenção de Bruxelas 1926 - privilégios e hipotecas marítimas (Decreto 351/35)
- Convenção de Bruxelas 1924 - limitação da responsabilidade dos proprietários de embarcações marítimas (Decreto 350/35)
- Decreto 19.473/1930 - Regula os conhecimentos de transporte
- Circular SUSEP 001/1985 – Seguros de Cascos Marítimos
- PL nº 8034/2010 e PL nº 3555/2004 - contratos de seguros privados
- Convenção das Nações Unidas do Direito do Mar
- Convenção de Bruxelas 1967 - Maritime Liens and Mortgages



- Convenção de Genebra 1993 - Maritime Liens and Mortgages
- Hague Rules
- Hague-Visby Rules
- Hamburg Rules
- Rotterdam Rules
- Arrest Convention 1952
- Arrest Convention 1999
- LLMC 76 e protocolos 1996, 2015
- Convenção de Bruxelas 1910 - unificação de certas regras em matéria de abalroação
- Código de Bustamante - Decreto n. 18.871/1929
- Código Comercial Alemão;
- Ley da Navegación Marítima (Espanha).

A metodologia de trabalho consistiu em:

- Divisão do projeto de lei em tópicos, tendo sido nomeado para cada um deles um moderador para conduzir os trabalhos da Comissão;
- Reuniões periódicas para debate dos tópicos, coordenada pelos respectivos moderadores, com a seguinte pauta:
 - Avaliação da legislação vigente e da necessidade de legislar sobre o tópico, ponderando se a legislação existente atende adequadamente o setor, quais aspectos mereceriam ser legislados, sob qual conteúdo;
 - Análise artigo por artigo, verificando: conteúdo da norma; comparação da norma com outras legislações e precisão jurídica da redação;
 - Deliberação sobre cada artigo: manutenção, alteração ou eliminação, acompanhada da devida justificativa.
- Emissão de atas de reunião, com registro do que foi debatido;
- Emissão de Relatórios Parciais e Final da Comissão de Legislação.

As reuniões inicialmente previstas para terminar em março/2015, mas a profundidade dada aos estudos ensejou a dilatação do cronograma, sobretudo considerando-se que um trabalho feito às pressas não iria se prestar à finalidade para a qual a Comissão se propôs.

As reuniões foram realizadas na forma a seguir indicada, na sede do SINDARIO, que gentilmente e gratuitamente ofereceu apoio aos trabalhos do IIDM, merecendo os nossos agradecimentos.

- 1ª e 2ª Reuniões - 04/09/2014 e 06/11/2014 – Debatidos os artigos 37 ao 43 (Princípios) e artigos 777 ao 792 (Disposições Gerais/Introdutórias) do PL 487/2013 do Senado, tendo como moderador o Dr. Pedro Calmon Filho.
- 3ª Reunião – 11/12/2014 - Debatidos os artigos 812 ao 849 (Contratos) do PL 487/2013 do Senado, tendo como moderador o Dr. Paulo Campos Fernandes.
- 4ª Reunião – 15/01/2015 - Debatidos os artigos 793 ao 811 (Sujeitos) do PL 487/2013 do Senado, tendo como moderador o Dr. Pedro Calmon Filho.



- 5ª, 6ª e 7ª Reuniões – 05/03/2015, 26/03/2015 e 29/04/2015 - Debatidos os artigos 850 ao 887 (Transporte Aquaviário de Carga) do PL 487/2013 do Senado, tendo como moderadora a Dra. Erika Feitosa Chaves.
- 8ª, 9ª, 10ª, 11ª e 12ª Reuniões – 28/05/2015, 23/06/2015, 23/07/2015, 13/08/2015 e 03/09/2015 - Debatidos os artigos 899 ao 930 (Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos) do PL 487/2013 do Senado, tendo como moderador o Dr. Lucas Leite Marques.
- 13ª e 14ª Reuniões – 24/09/2015, 08/10/2015 - Debatidos os artigos 931 ao 941 (Seguro Marítimo e Avarias) do PL 487/2013 do Senado, tendo como moderador o Dr. Iwam Jaeger.
- 15ª Reunião – 27/10/2015 - Debatidos os artigos 936 (Danos causados por abalroação), 942 ao 947 (Arribadas forçadas) do PL 487/2013 do Senado, tendo como moderador o Dr. Bernardo Mendes Vianna.
- 16ª e 17ª Reuniões – 05/11/2015 e 12/11/2015 - Debatidos os artigos 171 ao 177 (Prescrição) e 1025 a 1039 e 1057 a 1058 (Direito Processual Marítimo) do PL 487/2013 do Senado, tendo como moderador o Dr. Lucas Leite Marques.
- 18ª Reunião – 18/11/2015 - Debatidos os artigos 888 a 898 (Limitação de Responsabilidade do Armador) do PL 487/2013 do Senado, tendo como moderadora a Dra. Fabiana Martins.
- 19ª Reunião – 25/11/2015 - Debatidos os artigos 517 a 527 (Transporte de Cargas) e art. 664 a 680 (Conhecimento de Transporte de Cargas) do PL 487/2013 do Senado, tendo como moderador o Dr. Gabriel Thode.
- 20ª Reunião – 08/12/2015 - Debatidos os artigos 1040 a 1050 (Limitação de Responsabilidade) do PL 487/2013 do Senado, tendo como moderadora a Dra. Fabiana Martins.
- 21ª Reunião – 28/01/2016 – Conclusão dos debates acerca dos artigos 1051 a 1056 (Limitação de Responsabilidade) do PL 487/2013 do Senado, tendo como moderadora a Dra. Fabiana Martins. Revisão e debates acerca do relatório final dos trabalhos.



Data	Moderador	Assunto	Artigos
			04/09/2014
06/11/2014	Pedro Calmon Filho	Disposições Gerais/Introdutórias	Arts. 777 ao 792
11/12/2014	Paulo Campos Fernandes	Contratos	Arts. 812 ao 849
15/01/2015	Pedro Calmon Filho	Sujeitos	Arts. 793 ao 811
05/03/2015	Erika Feitosa Chaves	Transporte Aquaviário de Carga	Arts. 850 ao 858
26/03/2015	Erika Feitosa Chaves	Transporte Aquaviário de Carga	Arts. 859 ao 865
29/04/2015	Erika Feitosa Chaves	Transporte Aquaviário de Carga	Arts. 866 ao 887
28/05/2015	Lucas Leite Marques	Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos	Arts. 899 ao 909
23/06/2015	Lucas Leite Marques	Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos	Arts. 910 ao 915
23/07/2015	Lucas Leite Marques	Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos	Arts. 916 ao 919
13/08/2015	Lucas Leite Marques	Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos	Arts. 920 ao 922
03/09/2015	Lucas Leite Marques	Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos	Arts. 923 ao 930
24/09/2015	Iwam Jaeger	Seguro Marítimo	-
08/10/2015	Iwam Jaeger	Avarias	Arts. 931 ao 941
27/10/2015	Bernardo Mendes Vianna	Danos Causados Por Abalroação	Art. 936
		Aribadas Forçadas	Arts. 942 ao 947
05/11/2015	Lucas Leite Marques	Direito Processual Marítimo	Arts. 1025 ao 1032
12/11/2015	Lucas Leite Marques	Direito Processual Marítimo	Arts. 1033 ao 1039, 1057 e 1058
		Prescrição	Arts. 171 ao 177
18/11/2015	Fabiana Martins	Limitação de Responsabilidade do Armador	Arts. 888 ao 898
25/11/2015	Gabriel Thode	Transporte de Cargas e conhecimento de transporte	Arts. 517 a 527 e 664 a 680
08/12/2015	Fabiana Martins	Limitação de Responsabilidade do Armador	Arts. 1040 a 1050
28/01/2015	Fabiana Martins	Limitação de Responsabilidade do Armador e Revisão final do Relatório	Arts. 1051 a 1056

3 – ANÁLISE EXECUTIVA DO PROJETO DO NOVO CÓDIGO COMERCIAL NO QUE CON CERNE À PARTE DO DIREITO MARÍTIMO

3.1 ASPECTOS GERAIS

Em que pese a Comissão ter decidido pelo estudo do Projeto de Lei que tramita no Senado (PL 487/2013), salvo algumas exceções este se assemelha em muitos pontos à Emenda 56, apresentada pelo Deputado Eduardo Cunha, ao Projeto de Lei que tramita na Câmara dos deputados (PL 1572/2011), bem como à Emenda 215 apresentada em seqüência, sob a autoria do Deputado Manoel Junior.

As referidas emendas no projeto que tramita junto à Câmara dos Deputados foram objeto de um recente parecer elaborado pela Comissão Especial, a qual opinou pela aprovação da inserção do Livro relativo ao Direito Comercial Marítimo no Projeto do Novo Código Comercial. Após algumas ponderações, a Comissão Especial propôs algumas alterações no texto de determinados dispositivos, apresentando ao final um texto qualificado como “Subemenda”.

Parece-nos que, apesar de trazer muitos dispositivos interessantes e inovadores, que poderiam reaproximar o Brasil da prática internacional, já que nas últimas décadas o país deixou de ratificar importantes convenções internacionais quanto à matéria, determinados dispositivos propostos, tanto no Senado quanto na Câmara, carecem de uma análise mais cuidadosa e um debate aprofundado.



sobretudo para fins de harmonização dentre os diversos personagens envolvidos no setor (carga, transportador, segurador, agentes, etc.) bem como coesão com outras normas jurídicas hoje existentes, que estariam sendo revogadas, na íntegra ou em parte, mas sem referência expressa a tanto.

Alguns artigos de leis especiais, como a Lei de Registros de Propriedade Marítima (Lei 7.652/88), a Lei de Ordenação do Transporte Aquaviário (Lei 9.432/97), bem como do próprio Código Civil, entre outras, estão sendo retratados no âmbito dos Projetos, enquanto os outros dispositivos não são abordados. Tal fato acaba causando a possibilidade de conflitos de hermenêutica e descompasso entre as normas, mas que poderiam ser contornados com uma remissão, ao final, aos dispositivos e outras normas que estariam sendo expressamente revogados.

Verificou-se, também, a existência de vícios de redação em artigos que foram replicados em parte de outras leis anteriores, além de vícios de tradução em alguns artigos que foram extraídos de convenções internacionais para serem inseridos no corpo do Projeto, fatores estes que indicam a necessidade de uma revisão apurada de todo o texto.

Outro ponto que chamou a atenção foi o fato de que muitas das regras propostas nos referidos Projetos acabam tendo intuito meramente didático ou, ainda, intervindo de forma excessiva na esfera do direito privado e no âmbito da relação contratual entre as partes. Entendemos que uma norma a ser codificada deve possuir o menor número de disposições possível para que não acabe ficando ultrapassada com o passar do tempo e engessando o desenvolvimento das relações civis e comerciais.

As relações de direito privado, as formas de contratar e determinados requisitos para tanto deveriam ser relegados à liberdade das partes ao invés de serem regulamentados por meio de código, obviamente desde que não se refiram a questões de ordem e direito público. Aliás, convém esclarecer que o que se verificou no decorrer das reuniões da Comissão Legislativa foi que os comentários dos participantes tenderam a estimular a iniciativa privada e o livre comércio, em detrimento de um maior intervencionismo público.

A esse respeito, relevantes foram os comentários do eminente jurista Francisco Antunes Maciel Müssnich em seu artigo intitulado *"A Quem interessa um Novo Código Comercial?"*¹, no qual expõe, ao comentar genericamente acerca do Projeto como um todo, que *"Diante da realidade do mundo dos negócios, extremamente complexa e dinâmica, faz realmente sentido regular as mais diversas matérias de uma determinada área do conhecimento em um Código totalizante? A resposta intuitiva é não. Por mais que se possa defender a noção de Código, tal posição resta extremamente fragilizada quando o ramo do direito tratado é o direito comercial, mutável e flexível por natureza e, assim, avesso à rigidez (...)"*

De fato, o Direito Empresarial (Comercial) lastreia-se nos princípios da celeridade, simplicidade e ausência de formas, os quais são incompatíveis com o excesso de regulação e intervencionismo, inclusive, e especialmente, no comércio marítimo.

Além disso, o fato de a Emenda referente ao capítulo do direito marítimo ter sido elaborada às pressas e sem um debate aberto junto à comunidade e aos personagens do setor, justifica uma análise detalhada e cuidadosa do texto proposto.

1



Sem sombra de dúvidas, as regras do direito comercial marítimo merecem atualização, mas este exercício requer extrema cautela, ampla transparência, além de debates abertos e aprofundados entre todos os segmentos envolvidos.

De fato, existe uma razão concreta para que a comunidade marítima intervenha no PL do Novo Código Comercial, já que a sua primeira versão de texto revogada a parte segunda do Código de 1850 (ainda em vigor) e não trazia nenhuma disposição relativa ao direito marítimo em substituição. A grande questão, no entanto, consiste na relevância de se incluir um livro de comércio marítimo ou simplesmente manter as regras atualmente em vigor e segregar a discussão do Código Comercial.

A questão não é simples e merece muita reflexão. Desde os tempos de Teixeira de Freitas e Inglês de Souza, no início do século XX, os civilistas já criticavam o código comercial e propunham a unificação das regras de direito privado. Algo próximo a isto foi visto pela primeira vez com o Código Civil de 2002, que ainda enseja debates.

Seja como for, a justificativa de que o direito comercial marítimo estaria desamparado, se não fosse pela apresentação das emendas incluindo um livro inteiro dedicado ao comércio marítimo, não parece apropriada, na medida em que, no ano de 2012, dois anos antes da apresentação da emenda 56/2014, foi apresentada pelo deputado Laércio Oliveira a Emenda Supressiva nº 43/12, visando manter em vigor a disciplina jurídica do direito marítimo e retirando do texto o dispositivo que revogava a parte segunda do código de 1850.

Com isso, após a apresentação da emenda nº 43/2012, o direito comercial marítimo voltava a ser preservado e mantido tal qual se encontra nos dias atuais, o que indica que, salvo melhor juízo, não haveria necessidade de elaboração às pressas e à revelia de um amplo debate entre a comunidade maritimista de um livro destinado ao comércio marítimo.

Esta Comissão de Legislação Marítima, instaurada no âmbito do IIDM, dedicou-se durante um ano e meio a estudar os artigos propostos para o livro do comércio marítimo no Projeto, sem o intuito de redigir um texto legislativo e chegou à conclusão de que seria necessário ainda mais tempo para um estudo apropriado e para o envolvimento de todos os personagens do setor. Caso fosse necessária uma elaboração legislativa, esta Comissão entende que seria necessário um período adicional mínimo de outros 18 meses para a realização de um trabalho adequado.

Assim, parece-nos não ser razoável para a confecção de uma emenda que irá dispor sobre as regras atinentes ao comércio marítimo o simples fato de se pretender aproveitar a “carona” no Projeto de um novo Código Comercial, o qual abordará outras matérias de enorme relevância.

Pareceu-nos, portanto, adequada a proposta inicial trazida pela Emenda Supressiva nº 43/12 apresentada pelo Deputado Laércio Oliveira, a qual manteria preservado o direito marítimo, sob as mesmas regras que são aplicadas atualmente e, com isso, poder-se-ia aproveitar o momento e o estímulo de toda a comunidade para os debates legislativos, a fim de se estudar a possibilidade de criação de uma Lei ou Código específico para a navegação, regulamentando não apenas as questões privadas relacionadas ao comércio marítimo, mas também as regras de direito público (Registros, Tribunal Marítimo, Ordenação do Transporte Aquaviário, Segurança da Navegação, etc).

Em contrapartida, caso persista a revogação da segunda parte do código de 1850, seria bom ao menos prevalecer a inserção das novas emendas, com devidas adequações, para evitar que o direito marítimo caia em um enorme vácuo legislativo, ocasião na qual se mostra relevante a análise individualizada dos artigos ora anexada.



3.2 ANÁLISE POR TÓPICO DO PL 487/2013

Nesta seção são apresentadas análises panorâmicas de cada um dos tópicos do PL 487/2013, com foco na avaliação da legislação vigente e da necessidade de legislar sobre o tópico, ponderando se a legislação existente atende adequadamente o setor, quais aspectos mereceriam ser legislados e sob qual conteúdo.

Ao final de cada tópico foi apresentado um quadro resumo da análise detalhada por artigos apresentada no item 4 deste relatório. No referido quadro os artigos foram classificados em adequados ou não adequados.

Foram classificados como “adequados” os dispositivos cujos conceitos são relevantes, ainda que eventualmente possa ser sugerida alguma alteração redacional.

Foram classificados como “não adequados” os dispositivos que não foram classificados como “adequados”. Nesta classificação se enquadram dispositivos que, entre outros aspectos:

- Reproduzem dispositivos estabelecidos em legislações atualmente em vigor, como o Código Civil, Novo Código de Processo Civil, Lei de Transporte Multimodal, entre outras, criando risco de formar inconsistências jurídicas, sendo portanto importante reavaliar a conveniência e necessidade de se transpor tais regras para o Projeto, com a devida ressalva da revogação da norma anterior;
- Possuem redação com imprecisão jurídica relevante;
- Geram inconsistências de qualquer espécie;
- Interferem sem justo motivo na liberdade de contratar;
- Criam formalidades em atos jurídicos que não se fazem necessários;
- Estipulam práticas que destoam dos costumes do mercado, salvo quando houver necessidade.

Tal classificação visa tão somente avaliar o grau de acerto que cada tópico do projeto de lei tem em relação às premissas estabelecidas na metodologia de análise.

No final desta seção é apresentada uma estatística global dos quadros resumos, oferecendo uma perspectiva do nível de alinhamento que o projeto de lei tem em relação à metodologia de análise e também do grau de intervenção requerido para o seu aperfeiçoamento.

3.2.1 – Artigos 37 ao 43 (Princípios)

Neste tópico, a Comissão analisou a Seção relacionada aos “*princípios aplicáveis ao comércio marítimo*”, composta por 7 artigos que versam sobre: I – princípio do risco marítimo; II – princípio da garantia patrimonial; III – princípio da limitação de responsabilidade; IV – princípio da origem costumeira; V – princípio da informalidade.

No entender desta Comissão, a lei não deve conter informações sobre princípios de forma acadêmica.



Além disso, a positivação de princípios de forma explícita leva à impressão de engessamento e desprestígio aos demais princípios não mencionados. Quais teriam sido os motivos que embasaram a seleção desse limitado rol de princípios, e não de outros tantos?

Não obstante haver sido notada a adoção da sistemática da positivação de determinados princípios no corpo do Projeto, para todas as demais áreas reguladas na proposta do novo Código Comercial, focando-se aqui a análise exclusivamente quanto à parte relativa ao comércio marítimo, sugere-se retirar os princípios.

ARTIGOS	ENQUADRAMENTO
---	Adequados
37, 38, 39, 40, 41, 42, 43	Não adequados

3.2.2 Artigos 517 a 527 e 664 a 680 (Transporte de Cargas e Conhecimento de Transporte)

Não obstante haver um capítulo específico destinado ao transporte aquaviário no corpo do Projeto (artigos 848 e seguintes), também existe uma Seção aplicável genericamente ao transporte de cargas, com regras bastante similares.

Entendemos que tal circunstância pode gerar confusão interpretativa, sendo conveniente unificarem-se as seções ou, ao menos, incluir uma ressalva esclarecendo que para o transporte marítimo se aplicam as regras do capítulo específico relacionado ao transporte aquaviário (arts. 848 e seguintes)

Ademais do acima, os artigos estabelecidos na presente seção refletem em grande parte a matéria já regulada na lei de transporte multimodal (Lei 9.611/98) e no código civil, sendo importante uma cautela legislativa para não criar leis novas que modificam em parte leis anteriores, sem revogar expressamente seus dispositivos.

No que se refere aos artigos relacionados ao “Conhecimento de Transporte” (arts. 664 a 680), de fato a matéria merece especial atenção legislativa, na medida em que o Decreto que regulamentava os Conhecimentos de Transporte (Decreto 19.473/1930) foi revogado em 1991 e até o momento não houve inserção de nenhuma nova disposição legislativa sobre o assunto, não obstante tal fato haver sido superado pela prática cotidiana do comércio marítimo.

Seja como for, notou-se que muitos dos dispositivos elencados nessa seção não se enquadram no foco da análise feita pela comissão de legislação marítima, possuindo relação maior com a parte relacionada aos títulos de crédito.

ARTIGOS	ENQUADRAMENTO
521, 522, 523, 525, 664, 668, 674,	Adequados



517, 518, 519, 520, 524, 526, 527, 665, 666, 667, Não adequados
669, 670, 671, 672, 673, 675, 676, 677, 678, 679,
680

3.2.3 Artigos 777 ao 795 (Disposições Gerais/Introdutórias)

Em suas disposições gerais e introdutórias acerca do Direito Comercial Marítimo os artigos aqui analisados tratam das normas de regência, do âmbito de aplicação do direito comercial marítimo, além de questões relacionadas ao registro e propriedade de embarcações, entre outros.

Verificou-se que os pontos tratados na presente seção mais se aproximam das normas relacionadas ao direito público do que das matérias relativa às relações privadas envolvidas no comércio marítimo.

Nesse aspecto, merece especial cautela a abordagem de tais questões, na medida em que a matéria já vem sendo disciplinada seja por convenções Internacionais como a Convenção das Nações Unidas do Direito do Mar, mas também em normas especiais, como a Lei de Registro da Propriedade Marítima (Lei nº 7.652/88), a Lei de Ordenação do Transporte Aquaviário (Lei nº 9.432/97).

Caso sejam mantidas algumas das regras propostas, desde que não contrariando convenções internacionais ratificadas pelo país, sugere-se ao menos que o Projeto faça referência expressa à revogação dos dispositivos específicos previstos em normas anteriores, almejando a melhor técnica legislativa e evitando-se confusão hermenêutica.

ARTIGOS	ENQUADRAMENTO
777, 788	Adequados
778, 779, 780, 781, 782, 783, 784, 785, 786, 787, 789, 790, 791, 792, 793, 794, 795	Não adequados

3.2.4 Artigos 812 ao 847 (Contratos)

Neste grupo de artigos são tratados os seguintes tipos de contrato: afretamentos a casco nu, afretamento por tempo, afretamento por viagem, transporte de cargas por volume e contrato de reboque.

Tais contratos se encontram na esfera do Direito Privado.

Além disso, deve-se ter em mente que os contratos em análise são sempre celebrados por empresas que tem conhecimentos mínimos da gestão náutica e comercial de embarcações. Não se aplica, em nenhuma hipótese, às partes que celebram este tipo de contrato, relação de hipossuficiência de uma parte em relação à outra. Os mercados nacional e internacional referentes a estas atividades são bastante maduros, com práticas consolidadas há muitas décadas, em alguns casos, até seculares.



Destaca-se ainda que a legislação vigente tem amparado os contratos celebrados entre as empresas, sem que haja grande ocorrência de disputas entre as partes, o que indica que a mesma supre razoavelmente as lacunas que os textos contratuais podem vir a ter.

Portanto, a decisão de se revisar a legislação existente só deve se dar por razões específicas e relevantes.

Em vista destes aspectos, elencaram-se os motivos que podem ensejar a criação de lei que restrinja a liberdade de contratar, princípio este consagrado na Constituição e na legislação pátria:

- Tutela do interesse público (ordem pública, a moral e os bons costumes);
- Tutela do interesse de terceiros (individuais ou coletivos) que são injustamente prejudicados pelos contratos;
- Equilíbrio dos interesses das partes quando há polêmica de grande extensão;
- Ajuste de disposição em que a lei geral não se aplica as práticas de mercado, evitando inconsistência jurídica;
- Formalização em lei o que já está consolidado na jurisprudência.

Também foram elencados pela Comissão diversos aspectos que não devem jurisdicionados por uma lei comercial contratual:

- Criação de dispositivos que definem que cláusulas os contratos devem conter, posto que a lei não deve ser um manual de contratação, além de interferir sem motivo justo no princípio da liberdade de contratar;
- Criação de dispositivo que define o conteúdo de cláusulas, posto que a lei não deve ser um manual de contratação, além de interferir sem motivo justo no princípio da liberdade de contratar;
- Criação de dispositivo que presume o conteúdo de cláusulas na ausência de estipulação ao contrário, posto que interfere no princípio da liberdade de contratar, sem motivo justo;
- Criação de dispositivos que disponham sobre temas já legislados por outras leis, pois criam inconsistências jurídicas;
- Criação de formalidades nos atos jurídicos que não se fazem necessários;
- Estipular práticas que destoam dos costumes do mercado, salvo quando houver necessidade;
- Criação de dispositivos que gerem inconsistências de qualquer espécie.

Tomando por base estes princípios, a Comissão analisou cada um dos artigos do projeto de lei, cujos resultados encontram-se na tabela a seguir:

ARTIGOS	ENQUADRAMENTO
813, 819, 835, 836, 837, 840, 842, 844, 845, 847	Adequados
812, 814, 815, 816, 817, 818, 820, 821, 822, 823, 824, 825, 826, 827, 828, 829, 830, 831, 832, 833,	Não adequados



834, 838, 839, 841, 843, 846

No estudo comparativo feito com outras legislações a Comissão identificou que o Projeto de Lei recebeu forte influência do Código Comercial Espanhol – Ley 14/2014 de 24/07/2014.

3.2.5 Artigos 793 ao 811 (Sujeitos)

Os artigos relacionados aos “Sujeitos” envolvidos no comércio marítimo basicamente refletem ou conflitam com matérias já tratadas em legislações anteriores, como a Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário - LESTA (Lei nº 9.537/97), o Código Civil, entre outras.

A repetição ou inovação de normas sobre um ou outro artigo previsto anteriormente em lei especial, sem a expressa revogação da lei como um todo ou ao menos do artigo revigorado gera uma indesejável desarmonia e confusão hermenêutica, que deve ser evitada. As disposições estabelecidas na presente seção podem gerar lacunas e conflito com definições trazidas em normas de direito público e administrativo.

No que tange à parte relacionada especificamente ao agente marítimo, entendeu-se haver um excessivo número de artigos e sugeriu-se uma considerável sintetização, sem prejuízo de uma revisão da necessidade de inovação na matéria já tratada pelo Código Civil. Recomendou-se, no entanto, solidificar a expressa ausência de responsabilidade do agente por atos imputáveis ao armador, ressaltando a necessidade de menção expressa à natureza do mandato como preconiza a lei civil, como importante forma de preservar essa atividade e as empresas do setor que não devem ser compelidas a assumir riscos de tal magnitude.

Recomenda-se, por fim, observar a posição já manifestada pela FENAMAR – Federação Nacional dos Agentes Marítimos, a qual motivou alterações nas mais recentes emendas feitas ao projeto que tramita na Câmara dos Deputados.

Por fim, no que tange aos NVOCCs - Non Vessel Operator Common Carriers, entendeu-se ser importante haver uma definição legal de NVOCC, como dispõe p art. 811, mas recomenda-se uma revisão e especial cautela na redação, além de, sobretudo, ser relevante a convocação desse setor para opinar a respeito da sugestão legislativa.

ARTIGOS	ENQUADRAMENTO
796, 807, 811	Adequados
793, 794, 795, 797, 798, 799, 800, 801, 802, 803, 804, 805, 806, 808, 809, 810	Não adequados

3.2.6 artigos 848 ao 887 (Transporte Aquaviário de Carga)



Neste tópico, a Comissão Legislativa analisou os dispositivos previstos no Projeto que tramita perante o Senado Federal, relativos aos seguintes temas: (i) direitos e obrigações do embarcador; (ii) direitos e obrigações do transportador; (iii) direito à retenção da carga; (iv) Sobrestadia de unidades de carga; e (v) o conhecimento marítimo.

Ao longo das reuniões designadas para o estudo dos assuntos em destaque, concluiu-se que o Projeto do Senado deve ser submetido a debates e análises mais profundos, envolvendo os principais *players* da navegação.

O objetivo da Reforma do Código Comercial deve ser de resguardar direitos e regular obrigações relevantes que apresentem interesse público, evitando, assim, o engessamento das regras de direito marítimo, de forma a viabilizar o contínuo e pleno desenvolvimento das atividades relacionadas à navegação.

O Projeto do Senado, tal como se encontra, apresenta dispositivos desnecessários, que apenas reiteram previsões legais já existentes, bem como inúmeras interferências do Estado em setores que devem ser regulados pela livre iniciativa.

ARTIGOS	ENQUADRAMENTO
849, 851, 858, 859, 878, 879, 881, 886, 887	Adequados
848, 850, 852, 853, 854, 855, 856, 857, 860, 861, 862, 863, 864, 865, 866, 867, 868, 869, 870, 871, 872, 873, 874, 875, 876, 877, 880, 882, 883, 884, 885	Não adequados

3.2.7 artigos 888 ao 898 (Limitação de Responsabilidade do Armador) e 1040 a 1056 (Procedimento de Limitação de Responsabilidade)

Houve debates quanto à conveniência ou não do instituto da limitação no código, em hipóteses de responsabilidade extracontratual, e sobre as previsões constitucionais e civis quanto à reparação integral do dano. A posição majoritária da Comissão foi favorável ao instituto da limitação, já rotineiramente praticado não apenas no Comércio Marítimo Internacional, como no próprio ordenamento jurídico brasileiro, onde a limitação é prevista nas relações societárias em empresas de responsabilidade limitada, no código comercial de 1850 quanto ao abandono liberatório de embarcação, na convenção de Bruxelas de 1924 ratificada pelo Brasil, no Código Civil, na lei de transporte multimodal, entre outras.

Após amplo estudo e análise do direito comparado, verificou-se que os patamares de limitação aplicados internacionalmente, nos últimos 10 anos, somente foram superados em apenas 2 casos concretos, sendo que em todos os outros incidentes ocorridos ao longo desses anos, os valores de indenização ficaram abaixo do limite de responsabilidade o que mostra que os limites não são irrisórios e até mesmo se aproximam do valor de uma embarcação nova, por exemplo.



Os dispositivos incluídos no presente capítulo receberam muita influência das disposições previstas na Convenção Internacional de Limitação de Responsabilidade (LLMC), por vezes sendo traduzidos quase na forma integral, razão pela qual determinadas disposições merecem cuidadosos ajustes para se adequarem ao ordenamento interno.

No que tange à parte processual, referente às regras para a instauração do fundo de limitação, entendeu-se em linhas gerais que a constituição de um fundo de limitação com o depósito em adiantado dos valores pelo armador/devedor pode ser um bom mecanismo de proteção aos credores, desde que os valores de limitação não sejam irrisórios, tendo sido verificado que os patamares de limitação estabelecidos no PL se assemelham aos mais atuais limites aplicados internacionalmente, não se mostrando irrisórios e demonstrando, ao contrário, que em raríssimas hipóteses os valores dos prejuízos sujeitos à limitação ultrapassariam o teto, o que gera a expectativa de que o instituto seja aplicado apenas em hipóteses excepcionais e não corriqueiras.

Em todo caso, a constituição de um fundo significaria que o devedor iria disponibilizar em juízo todo o valor da limitação, para que os credores possam se ressarcir, na forma de concurso similar às regras da falência. Pode ser algo benéfico, desde que implique em celeridade e efetividade no ressarcimento dos credores e a antecipação dos valores irá motivar credores que eventualmente não teriam fôlego nem interesse de litigar por longos anos. A ideia de proteção aos credores ganha maior peso quando se tratar de armador e embarcação de bandeira estrangeira, pois a constituição do fundo no Brasil daria efetividade ao ressarcimento dos credores nacionais.

Além do fundo de limitação, também se comentou a ideia de se exigir, através da autoridade marítima, que as embarcações que operem em águas jurisdicionais brasileiras - AJB possuam seguro de responsabilidade civil, mesmo sendo seguro de mutualidade (através de Clube de P&I – Protection & Indemnity). Isso também facilitaria o ressarcimento de eventuais prejuízos, mas seria matéria para outro capítulo e não o de limitação.

ARTIGOS	ENQUADRAMENTO
889, 892, 894, 895, 897, 898, 1040, 1044, 1045, 1046, 1047, 1048, 1049, 1050, 1051, 1052, 1053, 1054, 1055, 1056	Adequados
888, 890, 891, 893, 896, 1041, 1042, 1043	Não adequados

3.2.8 Artigos 899 ao 930 (Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos)

O tópico versa sobre hipoteca naval e privilégios marítimos, trazendo importantes dispositivos que merecem cuidadosa análise de acordo com a sistemática interna e também internacional, sobretudo ante aos registros feitos em bandeiras estrangeiras.

Em todo caso, o tópico é de grande importância e relevância, merecendo consideração, não obstante não haver no Projeto qualquer dispositivo sobre a figura da alienação fiduciária, que atualmente é prática comum no mercado brasileiro.



ARTIGOS	ENQUADRAMENTO
899, 901, 907, 908, 910, 911, 912, 913, 915, 917, 918, 919, 920, 921, 922, 923, 926	Adequados
900, 902, 903, 904, 905, 906, 909, 914, 916, 924, 925, 927, 928, 929, 930	Não adequados

3.2.9 - Artigos 931 ao 941 (Seguro Marítimo e Avarias)

O Capítulo em referência versou sobre a análise das regras relacionadas às avarias e ao seguro marítimo.

Primeiramente, a análise das regras referentes às avarias gerou uma fundada dúvida acerca da conveniência de determinados dispositivos ante a existência de um capítulo específico no Novo Código de Processo Civil (Lei nº 10.105/2015) sobre a “Regulação de Avaria Grossa”.

Ainda que seja importante que o Código Comercial regule a disciplina da avaria grossa, faz-se necessário a harmonia das regras do Projeto com as disposições processuais previstas no NCPC.

No que concerne à parte relativa ao seguro marítimo, nota-se uma relevante diferença entre o Projeto em trâmite na Câmara dos Deputados, o qual possui um capítulo específico com regras destinadas ao Seguro Marítimo, e o Projeto em trâmite junto ao Senado, o qual não possui capítulo semelhante.

De acordo com os debates havidos no âmbito da Comissão Especial Externa criada com a finalidade de elaborar anteprojeto do Senado, destinado a substituir o Código Comercial, a opção pela exclusão do capítulo relativo ao seguro marítimo foi aprovada por 11 votos a favor da exclusão contra 8 votos contrários.

Um dos argumentos que motivaram a exclusão do capítulo foi o fato de existirem dois projetos de lei em trâmite no legislativo relativos aos contratos de seguros privados (PL nº 8034/2010 e PL nº 3555/2004).

Inobstante os fatores que motivaram os autores do anteprojeto do Senado, esta Comissão de Legislação Marítima instaurada no âmbito do IIDM entendeu ser relevante o estudo da matéria, tomando como base as disposições do Projeto em trâmite na Câmara dos Deputados (PL 1.572/11), por meio da redação mais atual da subemenda apresentada pela comissão Especial designada para elaboração do relatório parcial (Dep. Arnaldo Faria de Sá).

A análise dos referidos dispositivos gerou críticas às restrições impostas à liberdade de contratação das partes e ao engessamento das regras de seguro ali estabelecidas, prestigiando esta comissão que seja possibilitada uma maior liberdade de contratação e de autonomia das partes, não havendo necessidade da estabilização de tantas regras atinentes ao seguro marítimo.

De mais a mais, a maior parte das regras ali previstas foram extraídas da Circular SUSEP nº 001/1985 – Seguros de Cascos Marítimos, muitas delas com transcrição quase literal.



No entender dessa Comissão, mostra-se mais conveniente a manutenção das regras atinentes ao seguro marítimo no bojo da Circular SUSEP, ao invés de codificá-las. Com isso, proporcionar-se-ia uma maior flexibilidade e facilidade de adaptação das regras às exigências do mercado, mesmo porque o mercado securitário comumente se autorregula e frequentemente vai se atualizando e adaptando, devendo-se evitar o engessamento das regras no corpo de um código.

ARTIGOS	ENQUADRAMENTO
932, 933, 934, 935, 938, 939	Adequados
931, 936, 937, 940, 941	Não adequados

3.2.10 Artigos 942 ao 947 (Arribadas forçadas)

Neste tópico, foram analisados conjuntamente os artigos relativos aos danos por abalroamento e a respeito das arribadas forçadas, realizando-se comparação com o Código Comercial atual, a Legislação Espanhola, “guidelines” da IMO – Organização Marítima Internacional e jurisprudência do Tribunal Marítimo.

Durante a reunião, o Dr. Pedro Calmon esclareceu que, antigamente, em caso de arribada forçada, o comandante era considerado o responsável, correndo o risco de ser penalizado, inclusive, com sua própria morte. Por essa razão, as legislações posteriores instituíram mecanismos para resguardar o comandante que passaria a tomar as decisões relativas à arribada forçada por meio de deliberação conjunta, criando-se, assim, a Ata de Deliberação. Nesse projeto do Senado, resta clara a pretensão de proteger o comandante, eximindo-o expressamente de responsabilidade nas hipóteses de arribada justificada.

Considerando que, atualmente, as responsabilidades são apuradas de acordo com o caso concreto, entendeu-se, ao final do estudo, que a regulação de arribada forçada seria desnecessária.

Ponderou-se também que a indicação de porto de refúgio configura questão de soberania nacional de cada País, não sendo razoável instituir normas a respeito de temas que ultrapassem a competência do Poder Legislativo Brasileiro. Isso porque nenhum País não se encontra vinculado à legislação de outros Países estrangeiros.

Quanto aos danos por abalroamento na seara contratual, também se concluiu que se trata de matéria de direito privado, competindo as partes contratantes, estipularem direitos e obrigações relativas ao tema, sendo que a intervenção estatal, tal como já mencionado, poderia engessar as negociações entre as partes, gerando conflitos, interpretações divergentes a respeito das previsões legais, dificultando, assim, o ressarcimento com os danos em tela.

À vista das ponderações acima, ao final da reunião, concordou-se com a retirada de todos os artigos analisados, não obstante os debates individuais acerca de cada um deles.



ARTIGOS	ENQUADRAMENTO
---	Adequados
936, 942, 943, 944, 945, 946, 947	Não adequados

3.2.11 Artigos 171 ao 177 e 1025 a 1039 e 1057 a 1058 (Direito Processual Marítimo e Prescrição)

Os artigos 171 a 177 versam sobre prescrição e decadência dos direitos e pretensões previstas no Projeto do novo Código Comercial e legislações comerciais esparsas, apresentando-se como norma de caráter especial frente às regras de prescrição previstas no Código Civil.

Além de trazer disposições prescricionais a respeito de pretensões relativas a questões societárias, direito empresarial, títulos de crédito e outros aspectos, o artigo 172, em seu inciso II, alíneas 'j' a 'o' estabelece o prazo prescricional ânua para determinadas questões atinentes ao direito marítimo, abrangendo a cobrança de fretes, *demurrage*, avarias de carga, contribuição por avaria grossa e contrato de reboque.

A regra da prescrição ânua segue a linha do antigo art. 449 do Código Comercial de 1850 que havia sido revogado pelo Código Civil de 2002, ficando desamparada por conta de uma aparente falha e omissão do legislador civil. O prazo prescricional ânua também segue a linha do decreto-lei 116/67, da lei de transporte rodoviário, lei de transporte multimodal e entendimento sumulado pelo STF, sendo razoável a sua aplicação. De fato, se o Novo Código Civil veio em regra a reduzir todos os demais prazos prescricionais previstos no Código anterior, não faz sentido pretender-se ampliar o prazo de um ano para tais ações de natureza marítima, prazo ânua este que desde 1850 já era disciplinado pelo Código Comercial.

Por tais razões, entendemos ser razoável a manutenção de tais previsões no Projeto do Novo Código Comercial, não obstante terem sido sugeridos alguns ajustes redacionais.

Com relação aos artigos referentes ao título do Direito Processual Marítimo, a primeira dúvida surgida seria a conveniência da inserção de tais regras processuais no bojo do Projeto de Código Comercial, sobretudo tendo sido aprovado recentemente o novo Código de Processo Civil, que inclusive traz capítulos específicos acerca de matérias relativas ao direito marítimo tais como a ratificação de protesto marítimo e questões relativas a avaria grossa.

À parte de tal dúvida, entendemos que de fato seria útil aos maritimistas e aos aplicadores do direito a presença de regras processuais específicas relativas ao embargo de embarcações, questões relacionadas a jurisdição e competências das cortes brasileiras, limitação de responsabilidade (tópico este abordado em ponto acima), entre outros pontos. No entanto, justamente para se evitar repetições ou normatização desnecessária ante às regras processuais já existentes, seria prudente a retirada de alguns dispositivos e a manutenção de um regramento especial mínimo, aplicando-se no restante as próprias regras do Código de Processo Civil.



ARTIGOS	ENQUADRAMENTO
171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 1025, 1026, 1028, 1029, 1030, 1031, 1032, 1039	Adequados
1027, 1033, 1034, 1035, 1036, 1037, 1038, 1057, 1058	Não adequados

3.3 Análise Global

A tabela seguir apresenta um resumo estatístico das análises feitas por artigo

TÓPICOS	TOTAL DE ARTIGOS ANALISADOS	QTDE DE ARTIGOS ADEQUADOS	QTDE DE ARTIGOS NÃO ADEQUADOS
Artigos 37 ao 43 (Princípios)	7	0 (0 %)	7 (100 %)
Artigos 517 a 527 e 664 a 680 (Transporte de Cargas e Conhecimento de Transporte)	28	7 (25 %)	21 (75 %)
Artigos 777 ao 795 (Disposições Gerais/Introdotórias)	19	2 (11%)	17 (89%)
Artigos 812 ao 847 (Contratos)	36	10 (28%)	26 (72%)
Artigos 793 ao 811 (Sujeitos)	18	3 (17 %)	15 (83 %)
artigos 848 ao 887 (Transporte Aquaviário de Carga)	40	9 (23%)	31 (77 %)
artigos 888 ao 898 (Limitação de Responsabilidade do Armador) e 1040 a 1056 (Procedimento de Limitação de Responsabilidade)	28	20 (71%)	8 (29%)
Artigos 899 ao 930 (Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos)	32	17 (53 %)	15 (47 %)



Artigos 931 ao 941 (Seguro Marítimo e Avarias)	11	6 (55 %)	5 (45 %)
Artigos 942 ao 947 (Arribadas forçadas)	6	0 (0 %)	6 (100 %)
Artigos 171 ao 177 e 1025 a 1039 e 1057 a 1058 (Direito Processual Marítimo e Prescrição)	24	15 (63 %)	9 (37 %)
TOTAL	249	89 (36 %)	160 (64 %)

Dos 11 tópicos analisados 7 tiveram adequação igual ou inferior a 30 %, o que mostra haver necessidade de mais discussão sobre os temas a serem legislados.

O tópico que obteve melhor adequação foi aquele referente a aspectos processuais, tópico esse que não é principal em um Código Comercial.

Os tópicos introdutórios e de conceituação tiveram adequação inferior a 15%, o que representa fragilidade, na medida que se os dispositivos forem aprovados tal como estão, poderá haver significativa insegurança jurídica nos institutos jurídicos afetos a estes tópicos.

4) ANÁLISE POR ARTIGO

O anexo 3 traz uma análise dos debates ocorridos acerca de cada artigo, bem como as sugestões de alterações e considerações relevantes ressaltadas no curso das reuniões.

Considerando-se que o propósito inicial da Comissão não consistia na elaboração de um material escrito, grande parte das reuniões foi realizada sem uma maior cautela quanto às anotações e registros, focando-se apenas no debate entre os membros ali presentes. No entanto, diante da qualidade dos debates e da minuciosa análise que vinha sendo feita, palavra por palavra, vírgula por vírgula, a Comissão entendeu por bem passar a registrar parte das discussões, para que pudesse tornar disponível o debate a todos os que não puderam participar das reuniões. Somente então, já na metade do trabalho, passou-se a ser feito um registro mais efetivo dos comentários e debates.

Não obstante os membros da Comissão terem recorrido às memórias e anotações anteriores, a maior parte das notas tomadas no anexo 3 acabou sendo inserida *a posteriori* e, conseqüentemente, sem a precisão do detalhe acerca dos debates, valendo a ressalva que os comentários, críticas e sugestões formulados não refletem necessariamente uma posição firme, muito menos unânime dos participantes,



porém um simples *brainstorm* contendo a visão preponderante da maioria e sobretudo do membro indicado como moderador da referida sessão, acerca de cada um dos artigos.

Considerando-se que o registro dos debates e das sugestões de alterações e considerações sobre cada artigo foram feitos à medida em que as reuniões avançavam, não deixa de ser necessária uma revisão final e uma harmonização completa dos textos sugeridos.

5) CONCLUSÃO

A análise global nos leva as seguintes conclusões:

- O PL 487/2013 não está maduro para ser aprovado, em face da maior parte dos seus artigos terem sido considerados como “não adequados”;
- Deve ser refletido sobre a viabilidade de se fazer no PL 487/2013 revisão de tão grande extensão. A mera eliminação e/ou alteração de artigos não importará que o produto final seja, necessariamente, juridicamente consistente;
- Deve ser refletido se não seria mais adequado a elaboração de um novo projeto de lei que melhor contemplasse a harmonização dos interesses dos diversos agentes afetos à lei e a devida consistência jurídica.

Tais conclusões levam a Comissão a recomendar que o projeto de lei PL 487/2013 – aqui referindo-se exclusivamente ao livro do direito comercial marítimo – não seja aprovado.

A sua aprovação ainda que com emendas, poderá causar impactos jurídicos às atividades afetas, tendo em vista, resumidamente, os seguintes aspectos;

- a) Intervenção descabida nas relações contratuais;
- b) Inconsistência jurídica dos dispositivos;
- c) Incompatibilidade com as práticas de mercado.

A Comissão entende que não cabe revisar o projeto proposto, uma vez que a quantidade artigos a eliminar ou a se alterar é de tal magnitude que se, implantados, afetariam o conceito jurídico do projeto de lei.

A Comissão é de opinião que seja revigorada e aprovada a emenda 43/12, que mantém em vigor o Código Comercial de 1850, propondo-se que ao mesmo tempo seja constituída, com patrocínio de uma das casas do Congresso Nacional, uma Comissão específica com prazo de 18 meses para apresentar um novo projeto a tratar especificamente do Direito Marítimo.



ANEXO 1

IIDM - BRASIL

COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO MARÍTIMA

PROGRAMA DE TRABALHO PARA O BIÊNIO
COORDENAÇÃO: DRA. CAMILA MENDES VIANNA CARDOSO

O objetivo dessa Comissão será o de analisar a legislação brasileira naquilo que é pertinente ao Direito Marítimo, no intuito de utilizar a experiência dos maritimistas participantes para colaborar com o estudo e aprimoramento das normas de Direito Marítimo no Brasil.

Reuniões

As reuniões serão mensais, a serem realizadas de 10:00h às 12:00h, sempre às quintas-feiras, podendo, sempre que possível, serem estipuladas reuniões extraordinárias para o bom desenvolvimento dos trabalhos.

Projeto inicial

Basicamente concentraremos na análise das propostas dos dispositivos legais dos novos projetos ao Código Comercial, atualmente em trâmite perante o Congresso Nacional, naquilo que toca ao Direito Marítimo.

O primeiro trabalho será o de analisar os projetos 1572/2011 (EMENDAS 55 e 56) da Câmara dos Deputados e 487/2013 do Senado Federal, bem como propostas de emendas e críticas.

Fica, portanto, proposto o seguinte cronograma de trabalho e, para facilitar, indicamos os artigos onde vamos concentrar os estudos:

Data	Assunto	PL 1572/2011 (Câmara dos Deputados) - EMENDAS			PL 487/2013 (Senado)		
		Título	Capítulos	Artigos	Título	Capítulos	Artigos
04/09/2014	Disposições Gerais/Introdutórias, princípios e sujeitos	Título I	I, II	Arts. 1 ao 11	Título I	I, II, III	Arts. 777 ao 792
		Título II	-	Arts. 12 ao 20	Título II	I, II, III, IV	Arts. 793 ao 811
		Título III	I, II, III, IV, V, VI, VII	Arts. 21 ao 63			
09/10/2014	Contratos	Título IV	I	Arts. 54 ao 90	Título III	II, III	Arts. 812 ao 849
08/11/2014	Obrigações	Título IV	II, III	Arts. 91 ao 144	Título III	III, IV	Arts. 850 ao 887
04/12/2014	Limitação de Responsabilidade do Armador	Título IV	IV	Arts. 145 ao 157	Título III	V	Arts. 888 ao 898
15/01/2015	Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos	Título V	I, II	Arts. 158 ao 189	Título IV	I, II	Arts. 899 ao 930
05/02/2015	Seguro Marítimo	Título VI	-	Arts. 190 ao 205	-	-	-
	Avarias	Título VII	I, II	Arts. 206 ao 215	Título V	I, II	Arts. 931 ao 941
05/03/2015	Danos Cusados Por Abandono	Título VIII	-	Arts. 216 ao 221	Discutido em avarias - Art. 938		
	Arribadas Forçadas	Título IX	-	Arts. 222 ao 227	Título VI	-	Arts. 942 ao 947
26/03/2015	Direito Processual Marítimo	Título X	I, II, III, IV	Arts. 228 ao 262	-	-	Arts. 1028 ao 1058
	Prescrição	Emenda 55 (altera o artigo 291 do PL 1572)	-	-	-	-	Arts. 171 ao 177



No intuito de deixar o debate mais dinâmico e eficiente, todos os membros deverão analisar previamente o tema das reuniões e os artigos a serem debatidos, bem como levar seus comentários.

Após a conclusão desse 1º trabalho, a comissão deverá preparar um relatório a ser apresentado ao IIDM e, eventualmente, propor comentários ou emendas que poderão ser submetidos à Câmara dos Deputados ou Senado Federal.

A Comissão poderá apresentar outros trabalhos e analisar novos dos projetos que tramitam no Senado Federal ou Câmara dos Deputados desde que seja relacionado ao estudo de outras normas relacionadas ao direito marítimo no Brasil, dando continuidade ao seu propósito central.

Local das reuniões

Sindario – Rua Conselheiro Saraiva 28 – Centro – Rio de Janeiro RJ

Poderá eventualmente ser utilizado outro local se o auditório do Sindario não estiver disponível.

Material

O material para leitura deverá ser disponibilizado 7 dias antes das reuniões. Os membros de comissão deverão de preferência ler o material com antecedência para os debates nas reuniões.

COORDENAÇÃO DA COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO MARÍTIMA

Coordenadora: Camila Mendes Vianna Cardoso

Vice-Coordenador: Lucas Leite Marques



**ATA DE REUNIÃO DA COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO MARÍTIMA
INSTITUTO IBERO AMERICANO DE DIREITO MARÍTIMO**

Reunião do dia 04/09/2014

Local: Sindario (Rua Conselheiro Saraiva 28, 3º andar – Centro/RJ)

PARTICIPANTES:

1. Pedro Calmon Filho
2. Camila Mendes Vianna Cardoso
3. Lucas Leite Marques
4. Iwam Jaeger Junior
5. Fábio Manuel Guiso da Cunha
6. Bernardo Mendes Vianna
7. Flavia Carvalho Melo
8. Breno Garbois
9. Paulo Campos Fernandes
10. Dustin Wallauer de S. B.
11. Maud Vianna
12. Paulo Roberto R. Silva

DURAÇÃO:

- Das 10:00h às 12:00h.

A REUNIÃO

- Inicialmente a Dra. Camila Mendes Vianna Cardoso fez uma breve apresentação sobre o que será abordado na Comissão de Legislação Marítima, bem como seu objetivo principal.
- Ato contínuo, apresentou o cronograma de trabalho enviado a todos os participantes.
- Todos os participantes se apresentaram explicando suas competências e histórico profissional.
- Foi solicitada a disponibilização do nome de todos os participantes da Comissão, por e-mail.
- Foi decidida a manutenção das reuniões da Comissão na periodicidade mensal, tendo sido proposta a alteração da data para a segunda semana de cada mês. A proposta de alteração das datas será avaliada de acordo com a disponibilidade da sala no Sindario.
- Foi decidido que, a fim de facilitar os debates e a divisão dos estudos, cada reunião terá um moderador dentre aqueles participantes da Comissão, sendo certo que alguns temas já possuem seus moderadores definidos.
- Ficou definido que o objeto central do estudo inicial desta Comissão será o PL 487/2013 do Senado, sendo o PL 1572/2011 da Câmara dos Deputados utilizado como fonte de Direito comparado.
- Foram sugeridas algumas mudanças no cronograma de trabalho, que passará a vigorar da seguinte forma, estando sujeito a mudanças no decorrer das reuniões.



Data	Moderador	Assunto	PL 487/2013 (Senado)			PL 1572/2011 (Câmara dos Deputados) - EMENDA 55		
			Título	Capítulos	Artigos	Título	Capítulos	Artigos
04/09/2014	Pedro Calmon Filho	Princípios	-	-	Arts. 37 ao 43	Título I	II	Arts. 05 ao 11
09/10/2014	Pedro Calmon Filho	Disposições Gerais/Introdutórias e sujeitos	Título I	I, II, III	Arts. 777 ao 792	Título I	I	Arts. 01 ao 04
			Título II	I, II, III, IV	Arts. 793 ao 811	Título II	-	Arts. 12 ao 20
06/11/2014	Paulo Campos Fernandes	Contratos	Título III	II, III	Arts. 812 ao 849	Título IV	I	Arts. 21 ao 53
11/12/2014	Flávia Carvalho Melo	Transporte Aquaviário de Carga	Título III	III, IV	Arts. 850 ao 887	Título IV	II, III	Arts. 54 ao 90
15/01/2015	Paulo Roberto R. Silva	Limitação de Responsabilidade do Armador	Título III	V	Arts. 888 ao 898	Título IV	IV	Arts. 91 ao 144
05/02/2015	Lucas Leite Marques	Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos	Título IV	I, II	Arts. 899 ao 930	Título V	I, II	Arts. 145 ao 157
05/03/2015	Iwam Jaeger Jr.	Seguro Marítimo	-	-	-	Título VI	-	Arts. 158 ao 189
		Avarias	Título V	I, II	Arts. 931 ao 941	Título VII	I, II	Arts. 190 ao 205
26/03/2015	Bernardo Mendes Vianna	Danos Causados Por Abalroação	Discutido em avarias - Art. 936			Título VIII	-	Arts. 206 ao 215
		Ambadas Forçadas	Título VI	-	Arts. 942 ao 947	Título IX	-	Arts. 216 ao 221
23/04/2015	Breno Garbois	Direito Processual Marítimo	-	-	Arts. 1028 ao 1058	Título X	I, II, III, IV	Arts. 222 ao 227
		Prescrição	-	-	Arts. 171 ao 177	Emenda 55 (altera o artigo 291 do PL 1572)	-	Arts. 228 ao 262

- Foram discutidos os Artigos 37 ao 43 do PL 487/2013 (Senado) que tratam dos princípios, tendo como moderador o Dr. Pedro Calmon Filho.
- Ficou decidido que, após cada reunião, o moderador irá circular entre os participantes os seus comentários e sugestões a respeito de cada artigo do Projeto de Lei discutido, para deliberação por parte dos participantes.
- Nada mais havendo, foi encerrada a reunião.

Rio de Janeiro, 08 de setembro de 2014.





**ATA DE REUNIÃO DA COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO MARÍTIMA
INSTITUTO IBERO AMERICANO DE DIREITO MARÍTIMO**

Reunião do dia 06/11/2014

Local: Sindario (Rua Conselheiro Saraiva 28, 3º andar – Centro/RJ)

PARTICIPANTES:

1. Pedro Calmon Filho
2. Camila Mendes Vianna Cardoso
3. Lucas Leite Marques
4. Fábio Manuel Guiso da Cunha
5. Bernardo Mendes Vianna
6. Erika Feitosa Chaves
7. Paulo Campos Fernandes
8. Dustin Wallauer de S. B.
9. Maud Andréa Chaize Vianna de Castro
10. Paulo Roberto R. Silva

DURAÇÃO:

- Das 10:00h às 12:00h.

A REUNIÃO

- Foram debatidos os artigos 777 ao 792 do PL 487/2013 do Senado, tendo como moderador o Dr. Pedro Calmon Filho.
- O moderador irá circular entre os participantes os seus comentários e sugestões a respeito de cada artigo do Projeto de Lei discutido, para deliberação por parte dos participantes.
- Ficou decidido que a próxima reunião será no dia 11/12/2014, com o Dr. Paulo Campos Fernandes como moderador, e o assunto será Contratos – Artigos 812 a 849.
- Foram sugeridas algumas mudanças no cronograma de trabalho, que passará a vigorar da forma abaixo, estando sujeito a mudanças no decorrer das reuniões.

PROGRAMA DE TRABALHO

Data	Moderador	Assunto	PL 487/2013 (Senado)		
			Título	Capítulos	Artigos
04/09/2014	Pedro Calmon Filho	Princípios	-	-	Arts. 37 ao 43
08/11/2014	Pedro Calmon Filho	Disposições Gerais/Introdutórias	Título I	I, II, III	Arts. 777 ao 792
11/12/2014	Paulo Campos Fernandes	Contratos	Título III	II, III	Arts. 812 ao 849
15/01/2014	Pedro Calmon Filho	Sujeitos	Título II	I, II, III, IV	Arts. 793 ao 811
05/02/2015	Erika Feitosa Chaves	Transporte Aquaviário de Carga	Título III	III, IV	Arts. 850 ao 887
05/03/2015	Paulo Roberto R. Silva	Limitação de Responsabilidade do Armador	Título III	V	Arts. 888 ao 896
26/03/2015	Lucas Leite Marques	Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos	Título IV	I, II	Arts. 899 ao 930
23/04/2015	Iwam Jaeger Jr.	Seguro Marítimo	-	-	-
		Avarias	Título V	I, II	Arts. 931 ao 941
28/05/2015	Bernardo Mendes Vianna	Danos Causados Por Abaloação	Discutido em avarias - Art. 936		
		Arribadas Forçadas	Título VI	-	Arts. 942 ao 947
25/06/2015	Breno Garbois	Direito Processual Marítimo	-	-	Arts. 1028 ao 1058
		Prescrição	-	-	Arts. 171 ao 177

- Nada mais havendo, foi encerrada a reunião.

Rio de Janeiro, 06 de novembro de 2014.





**ATA DE REUNIÃO DA COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO MARÍTIMA
INSTITUTO IBERO AMERICANO DE DIREITO MARÍTIMO**

Reunião do dia 11/12/2014

Local: Sindario (Rua Conselheiro Saraiva 28, 3º andar – Centro/RJ)

PARTICIPANTES:

1. Camila Mendes Vianna Cardoso
2. Lucas Leite Marques
3. Fábio Manuel Guiso da Cunha
4. Bernardo Mendes Vianna
5. Erika Feitosa Chaves
6. Paulo Campos Fernandes
7. Maud Andréa Chaize Vianna de Castro
8. Paulo Roberto R. Silva
9. Iwam Jaeger Junior
10. Breno Garbois
11. Gabriel Borsotto Thode
12. Valéria Lacerda Machado Araújo
13. Isadora Paranhos de Araújo Ribeiro
14. Juliana Pizzolato Furtado Senna
15. Anete Gomide Pimenta

DURAÇÃO:

- Das 10:00h às 12:00h.

A REUNIÃO

- Foram debatidos os artigos 812 ao 849 do PL 487/2013 do Senado, bem como seus respectivos artigos do na EC 56 ao PL 1572/2011 tendo como moderador o Sr. Paulo Campos Fernandes.
- Ficou decidido que a próxima reunião será no dia 15/01/2015, com o Dr. Pedro Calmon como moderador, e o assunto será Sujeitos – Artigos 793 a 811.
- Foram sugeridas mudanças no cronograma de trabalho, que passará a vigorar da seguinte forma



PROGRAMA DE TRABALHO

Data	Moderador	Assunto	PL 487/2013 (Senado)		
			Título	Capítulos	Artigos
04/09/2014	Pedro Calmon Filho	Princípios	-	-	Arts. 37 ao 43
06/11/2014	Pedro Calmon Filho	Disposições Gerais/Introdutórias	Título I	I, II, III	Arts. 777 ao 792
11/12/2014	Paulo Campos Fernandes	Contratos	Título III	II, III	Arts. 812 ao 849
15/01/2014	Pedro Calmon Filho	Sujeitos	Título II	I, II, III, IV	Arts. 793 ao 811
05/02/2015	Erika Feitosa Chaves	Transporte Aquaviário de Carga	Título III	III, IV	Arts. 850 ao 887
05/03/2015	Iwain Jaeger Jr.	Seguro Marítimo	-	-	-
		Avarias	Título V	I, II	Arts. 931 ao 941
26/03/2015	Lucas Leite Marques	Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos	Título IV	I, II	Arts. 899 ao 930
23/04/2015	Paulo Roberto R. Silva	Limitação de Responsabilidade do Armador	Título III	V	Arts. 888 ao 898
28/05/2015	Bernardo Mendes Vianna	Danos Causados Por Abalroação	Discutido em avarias - Art. 936		
		Arribadas Forçadas	Título VI	-	Arts. 942 ao 947
25/06/2015	Breno Garbois	Direito Processual Marítimo	-	-	Arts. 1028 ao 1058
		Prescrição	-	-	Arts. 171 ao 177

- Nada mais havendo, foi encerrada a reunião.

Rio de Janeiro, 11 de dezembro de 2014.



**ATA DE REUNIÃO DA COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO MARÍTIMA
INSTITUTO IBERO AMERICANO DE DIREITO MARÍTIMO**

Reunião do dia 15/01/2015

Local: Sindario (Rua Conselheiro Saraiva 28, 3º andar – Centro/RJ)

PARTICIPANTES:

1. Camila Mendes Vianna Cardoso
2. Pedro Calmon Filho
3. Lucas Leite Marques
4. Erika Feitosa Chaves
5. Maud Andréa Chaize Vianna de Castro
6. Paulo Roberto R. Silva
7. Iwam Jaeger Junior
8. Gabriel Borsotto Thode
9. Julia Pombo da Silva
10. Anete Gomide Pimenta

DURAÇÃO:

- Das 10:00h às 12:00h.

A REUNIÃO

- Foram debatidos os artigos 793 ao 811 do PL 487/2013 do Senado, tendo como moderador o Dr. Pedro Calmon.
- O moderador irá circular entre os participantes os seus comentários e sugestões a respeito de cada artigo do Projeto de Lei discutido, para deliberação por parte dos participantes na próxima reunião.
- Ficou decidido que a próxima reunião será no dia 05/02/2015, com a Dra. Erika Feitosa Chaves como moderadora, e o assunto será Transporte Aquaviário de Cargas – Artigos 850 a 887.
- Foram sugeridas algumas mudanças no cronograma de trabalho, que passará a vigorar da forma abaixo, estando sujeito a mudanças no decorrer das reuniões.



PROGRAMA DE TRABALHO

Data	Moderador	Assunto	PL 487/2013 (Senado)		
			Título	Capítulos	Artigos
04/09/2014	Pedro Calmon Filho	Princípios	-	-	Arts. 37 ao 43
06/11/2014	Pedro Calmon Filho	Disposições Gerais/Introdutórias	Título I	I, II, III	Arts. 777 ao 792
11/12/2014	Paulo Campos Fernandes	Contratos	Título III	II, III	Arts. 812 ao 849
15/01/2014	Pedro Calmon Filho	Sujeitos	Título II	I, II, III, IV	Arts. 793 ao 811
05/02/2015	Erika Feitosa Chaves	Transporte Aquaviário de Carga	Título III	III, IV	Arts. 850 ao 887
05/03/2015	Lucas Leite Marques	Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos	Título IV	I, II	Arts. 899 ao 930
26/03/2015	Iwam Jaeger Jr.	Seguro Marítimo	-	-	-
		Avarias	Título V	I, II	Arts. 931 ao 941
23/04/2015	Paulo Roberto R. Silva	Limitação de Responsabilidade do Armador	Título III	V	Arts. 888 ao 898
28/05/2015	Bernardo Mendes Vianna	Danos Causados Por Abalroação	Discutido em avarias - Art. 936		
		Arribadas Forçadas	Título VI	-	Arts. 942 ao 947
25/06/2015	Breno Garbois	Direito Processual Marítimo	-	-	Arts. 1028 ao 1058
		Prescrição	-	-	Arts. 171 ao 177

- Nada mais havendo, foi encerrada a reunião.

Rio de Janeiro, 16 de janeiro de 2015.



**ATA DE REUNIÃO DA COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO MARÍTIMA
INSTITUTO IBERO AMERICANO DE DIREITO MARÍTIMO**

Reunião do dia 05/03/2015

Local: Sindario (Rua Conselheiro Saraiva 28, 3º andar – Centro/RJ)

PARTICIPANTES:

1. Camila Mendes Vianna Cardoso
2. Pedro Calmon Filho
3. Lucas Leite Marques
4. Erika Feitosa Chaves
5. Paulo Roberto R. Silva
6. Paulo Campos Fernandes
7. Fábio Manuel Guiso da Cunha

DURAÇÃO:

- Das 10:00h às 12:00h.

A REUNIÃO

- Foram debatidos os artigos 850 ao 858 do PL 487/2013 do Senado, tendo como moderadora a Dra. Erika Feitosa Chaves.
- Ficou decidido que a próxima reunião será no dia 26/32/2015, com a Dra. Erika Feitosa Chaves como moderadora, e o assunto continuará a ser Transporte Aquaviário de Cargas – Artigos 859 a 887.
- Foram necessárias algumas mudanças no cronograma de trabalho, que passará a vigorar da forma abaixo, estando sujeito a mudanças no decorrer das reuniões.



PROGRAMA DE TRABALHO

Data	Moderador	Assunto	PL 487/2013 (Senado)		
			Título	Capítulos	Artigos
04/09/2014	Pedro Calmon Filho	Princípios	-	-	Arts. 37 ao 43
06/11/2014	Pedro Calmon Filho	Disposições Gerais/Introdutórias	Título I	I, II, III	Arts. 777 ao 792
11/12/2014	Paulo Campos Fernandes	Contratos	Título III	II, III	Arts. 812 ao 849
15/01/2014	Pedro Calmon Filho	Sujeitos	Título II	I, II, III, IV	Arts. 793 ao 811
05/03/2015	Erika Feitosa Chaves	Transporte Aquaviário de Carga	Título III	III, IV	Arts. 850 ao 858
26/03/2015	Erika Feitosa Chaves	Transporte Aquaviário de Carga	Título III	III, IV	Arts. 859 ao 887
23/04/2015	Lucas Leite Marques	Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos	Título IV	I, II	Arts. 899 ao 930
28/05/2015	Iwam Jaeger Jr.	Seguro Marítimo	-	-	-
		Avarias	Título V	I, II	Arts. 931 ao 941
25/06/2015	Paulo Roberto R. Silva	Limitação de Responsabilidade do Armador	Título III	V	Arts. 888 ao 898
23/07/2015	Bernardo Mendes Vanna	Danos Causados Por Abalroação	Discutido em avarias - Art 936		
		Aribadas Forçadas	Título VI	-	Arts. 942 ao 947
27/08/2015	Breno Garbois	Direito Processual Marítimo	-	-	Arts. 1028 ao 1058
		Prescrição	-	-	Arts. 171 ao 177

- Nada mais havendo, foi encerrada a reunião.

Rio de Janeiro, 05 de março de 2015.



**ATA DE REUNIÃO DA COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO MARÍTIMA
INSTITUTO IBERO AMERICANO DE DIREITO MARÍTIMO**

Reunião do dia 26/03/2015

Local: Sindario (Rua Conselheiro Saraiva 28, 3º andar – Centro/RJ)

PARTICIPANTES:

1. Camila Mendes Vianna Cardoso
2. Erika Feitosa Chaves
3. Paulo Campos Fernandes
4. Fábio Manuel Guiso da Cunha
5. Rebeca Oliveira Pereira da Silva
6. Nathalia Saad Rebordão Pereira Nunes
7. Luisa Falcão dos S. Werneck
8. Renata Barreiros Labruna
9. Juliana Pizzolato Furtado Senna
10. Nelson Cavalcante e Silva Filho
11. Flavia Carvalho Melo

DURAÇÃO:

- Das 10:00h às 12:00h.

A REUNIÃO

- Foram debatidos os artigos 859 ao 865 do PL 487/2013 do Senado, tendo como moderadora a Dra. Erika Feitosa Chaves.
- Ficou decidido que a próxima reunião será no dia 15/04/2015, com a Dra. Erika Feitosa Chaves como moderadora, e o assunto continuará a ser Transporte Aquaviário de Cargas – Artigos 866 a 887.
- Foram necessárias algumas mudanças no cronograma de trabalho, que passará a vigorar da forma abaixo, estando sujeito a mudanças no decorrer das reuniões.



PROGRAMA DE TRABALHO

Data	Moderador	Assunto	PL 487/2013 (Senado)		
			Título	Capítulos	Artigos
04/09/2014	Pedro Calmon Filho	Princípios	-	-	Arts. 37 ao 43
06/11/2014	Pedro Calmon Filho	Disposições Gerais/Introdutórias	Título I	I, II, III	Arts. 777 ao 792
11/12/2014	Paulo Campos Fernandes	Contratos	Título III	II, III	Arts. 812 ao 849
15/01/2014	Pedro Calmon Filho	Sujeitos	Título II	I, II, III, IV	Arts. 793 ao 811
05/03/2015	Erika Feitosa Chaves	Transporte Aquaviário de Carga	Título III	III, IV	Arts. 850 ao 858
26/03/2015	Erika Feitosa Chaves	Transporte Aquaviário de Carga	Título III	III, IV	Arts. 859 ao 865
15/04/2015	Erika Feitosa Chaves	Transporte Aquaviário de Carga	Título III	III, IV	Arts. 866 ao 887
28/05/2015	Lucas Leite Marques	Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos	Título IV	I, II	Arts. 899 ao 930
25/06/2015	Iwam Jaeger Jr.	Seguro Marítimo	-	-	-
		Avarias	Título V	I, II	Arts. 931 ao 941
23/07/2015	Paulo Roberto R. Silva	Limitação de Responsabilidade do Armador	Título III	V	Arts. 888 ao 898
27/08/2015	Bernardo Mendes Vianna	Danos Causados Por Abalroação	Discutido em avarias - Art. 936		
		Aribadas Forçadas	Título VI	-	Arts. 942 ao 947
24/09/2015	Breno Garbois	Direito Processual Marítimo	-	-	Arts. 1028 ao 1058
		Prescrição	-	-	Arts. 171 ao 177

- Nada mais havendo, foi encerrada a reunião.

Rio de Janeiro, 26 de março de 2015.



ATA DE REUNIÃO DA COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO MARÍTIMA
INSTITUTO IBERO AMERICANO DE DIREITO MARÍTIMO

Reunião do dia 29/04/2015

Local: Sindario (Rua Conselheiro Saraiva 28, 3º andar – Centro/RJ)

PARTICIPANTES:

1. Erika Feitosa Chaves
2. Lucas Leite Marques
3. Gabriel Borsotto Thode
4. Maud Vianna

DURAÇÃO:

- Das 10:00h às 11:40h.

A REUNIÃO

- Foram debatidos os artigos 866 ao 887 do PL 487/2013 do Senado, tendo como moderadora a Dra. Erika Feitosa Chaves.
- Ficou decidido que a próxima reunião será no dia 28/05/2015, com o Dr. Lucas Leite Marques como moderador, e o assunto será Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos (art. 899 a 930)
- Foram necessárias algumas mudanças no cronograma de trabalho, que passará a vigorar da forma abaixo, estando sujeito a mudanças no decorrer das reuniões.

PROGRAMA DE TRABALHO

Data	Moderador	Assunto	PL 487/2013 (Senado)		
			Título	Capítulo	Artigos
04/09/2014	Pedro Calmon Filho	Princípios	-	-	Arts. 37 ao 43
06/11/2014	Pedro Calmon Filho	Disposições Gerais/Introdutórias	Título I	I, II, III	Arts. 777 ao 792
11/12/2014	Paulo Campos Fernandes	Contratos	Título III	II, III	Arts. 812 ao 849
15/01/2014	Pedro Calmon Filho	Sujeitos	Título II	I, II, III, IV	Arts. 793 ao 811
05/03/2015	Erika Feitosa Chaves	Transporte Aquaviário de Carga	Título III	III, IV	Arts. 850 ao 858
26/03/2015	Erika Feitosa Chaves	Transporte Aquaviário de Carga	Título III	III, IV	Arts. 859 ao 865
29/04/2015	Erika Feitosa Chaves	Transporte Aquaviário de Carga	Título III	III, IV	Arts. 866 ao 887
28/05/2015	Lucas Leite Marques	Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos	Título IV	I, II	Arts. 899 ao 930
25/06/2015	Paulo Roberto R. Silva	Limitação de Responsabilidade do Armador	Título III	V	Arts. 888 ao 898
27/07/2015	Iwam Jaeger Jr.	Seguro Marítimo	-	-	-
		Avarias	Título V	I, II	Arts. 931 ao 941
27/08/2015	Bernardo Mendes Vianna	Danos Causados Por Abalroação	Discutido em avarias - Art. 936		
		Arribadas Forçadas	Título VI	-	Arts. 942 ao 947
24/09/2015	Breno Garbols	Direito Processual Marítimo	-	-	Arts. 1028 ao 1058
		Prescrição	-	-	Arts. 171 ao 177

- Nada mais havendo, foi encerrada a reunião.

Rio de Janeiro, 29 de abril de 2015.





**ATA DE REUNIÃO DA COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO MARÍTIMA
INSTITUTO IBERO AMERICANO DE DIREITO MARÍTIMO**

Reunião do dia 28/05/2015

Local: Sindario (Rua Conselheiro Saraiva 28, 3º andar – Centro/RJ)

PARTICIPANTES:

1. Lucas Leite Marques
2. Gabriel Borsotto Thode
3. Maud Vianna
4. Juliana Pizzolato
5. Luisa Falcão
6. Iwan Jaeger
7. Pedro Calmon Filho
8. Bernardo Mendes Vianna

DURAÇÃO:

- Das 10:00h às 12:20h.

A REUNIÃO

- Foram debatidos os artigos 899 ao 909 do PL 487/2013 do Senado, tendo como moderador o Dr. Lucas Leite Marques
- Ficou decidido que a próxima reunião será no dia 25/06/2015, com o Dr. Lucas Leite Marques como moderador, e o assunto será a continuidade da análise da Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos (art. 910 a 930)
- Foram necessárias algumas mudanças no cronograma de trabalho, que passará a vigorar da forma abaixo, estando sujeito a mudanças no decorrer das reuniões.



PROGRAMA DE TRABALHO

Data	Moderador	Assunto	PL 487/2013 (Senado)		
			Título	Capítulos	Artigos
04/09/2014	Pedro Calmon Filho	Princípios	-	-	Arts. 37 ao 43
06/11/2014	Pedro Calmon Filho	Disposições Gerais/Introdutórias	Título I	I, II, III	Arts. 777 ao 792
11/12/2014	Paulo Campos Fernandes	Contratos	Título III	II, III	Arts. 812 ao 849
15/01/2014	Pedro Calmon Filho	Sujeitos	Título II	I, II, III, IV	Arts. 793 ao 811
05/03/2015	Erika Feitosa Chaves	Transporte Aquaviário de Carga	Título III	III, IV	Arts. 850 ao 858
26/03/2015	Erika Feitosa Chaves	Transporte Aquaviário de Carga	Título III	III, IV	Arts. 859 ao 865
15/04/2015	Erika Feitosa Chaves	Transporte Aquaviário de Carga	Título III	III, IV	Arts. 866 ao 887
28/05/2015	Lucas Leite Marques	Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos	Título IV	I, II	Arts. 899 ao 909
25/06/2015	Lucas Leite Marques	Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos	Título IV	I, II	Arts. 910 ao 930
23/07/2014	Iwam Jaeger Jr.	Seguro Marítimo	-	-	-
		Avarias	Título V	I, II	Arts. 931 ao 941
27/08/2015	Paulo Roberto R. Silva	Limitação de Responsabilidade do Armador	Título III	V	Arts. 888 ao 898
24/09/2015	Bernardo Mendes Vianna	Danos Causados Por Abalroação	Discutido em avarias - Art. 936		
		Arribadas Forçadas	Título VI	-	Arts. 942 ao 947
23/10/2015	Breno Garbois	Direito Processual Marítimo	-	-	Arts. 1028 ao 1058
		Prescrição	-	-	Arts. 171 ao 177

- Nada mais havendo, foi encerrada a reunião.

Rio de Janeiro, 28 de maio de 2015.



**ATA DE REUNIÃO DA COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO MARÍTIMA
INSTITUTO IBERO AMERICANO DE DIREITO MARÍTIMO**

Reunião do dia 23/06/2015

Local: Sindario (Rua Conselheiro Saraiva 28, 3º andar – Centro/RJ)

PARTICIPANTES:

1. Lucas Leite Marques
2. Iwam Jaeger Junior
3. Pedro Calmon Filho
4. Camila Mendes Vianna Cardoso
5. Fábio Manuel Guiso da Cunha
6. Paulo Campos Fernandes
7. Georgia Barroso Souza
8. Erika Feitosa Chaves
9. Breno Garbois
10. Paulo Carrano
11. Paulo Roberto

DURAÇÃO:

- Das 10:00h às 12:20h.

A REUNIÃO

- Foram debatidos os artigos 910 ao 915 do PL 487/2013 do Senado, tendo como moderador o Dr. Lucas Leite Marques.
- Ficou decidido que a próxima reunião será no dia 23/07/2015, com o Dr. Lucas Leite Marques como moderador, e o assunto será a continuidade da análise da Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos (art. 916 a 930).
- Foram necessárias algumas mudanças no cronograma de trabalho, que passará a vigorar da forma abaixo, estando sujeito a mudanças no decorrer das reuniões.





PROGRAMA DE TRABALHO

Data	Moderador	Assunto	PL 487/2013 (Senado)		
			Título	Capítulos	Artigos
04/09/2014	Pedro Calmon Filho	Princípios	-	-	Arts. 37 ao 43
06/11/2014	Pedro Calmon Filho	Disposições Gerais/Introdutórias	Título I	I, II, III	Arts. 777 ao 792
11/12/2014	Paulo Campos Fernandes	Contratos	Título III	II, III	Arts. 812 ao 849
15/01/2014	Pedro Calmon Filho	Sujeitos	Título II	I, II, III, IV	Arts. 793 ao 811
05/03/2015	Erika Feitosa Chaves	Transporte Aquaviário de Carga	Título III	III, IV	Arts. 850 ao 858
26/03/2015	Erika Feitosa Chaves	Transporte Aquaviário de Carga	Título III	III, IV	Arts. 859 ao 865
15/04/2015	Erika Feitosa Chaves	Transporte Aquaviário de Carga	Título III	III, IV	Arts. 866 ao 887
28/05/2015	Lucas Leite Marques	Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos	Título IV	I, II	Arts. 899 ao 909
23/06/2015	Lucas Leite Marques	Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos	Título IV	I, II	Arts. 910 ao 915
23/07/2015	Lucas Leite Marques	Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos	Título IV	I, II	Arts. 916 ao 930
27/08/2015	Iwam Jaeger Jr.	Seguro Marítimo	-	-	-
		Avarias	Título V	I, II	Arts. 931 ao 941
24/09/2015	Paulo Roberto R. Silva	Limitação de Responsabilidade do Armador	Título III	V	Arts. 888 ao 898
22/10/2015	Bernardo Mendes Vianna	Danos Causados Por Abalroação	Discutido em avarias - Art. 936		
		Arribadas Forçadas	Título VI	-	Arts. 942 ao 947
26/11/2015	Breno Garbois	Direito Processual Marítimo	-	-	Arts. 1028 ao 1058
		Prescrição	-	-	Arts. 171 ao 177

- Nada mais havendo, foi encerrada a reunião.

Rio de Janeiro, 23 de junho de 2015.





**ATA DE REUNIÃO DA COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO MARÍTIMA
INSTITUTO IBERO AMERICANO DE DIREITO MARÍTIMO**

Reunião do dia 23/07/2015

Local: Sindario (Rua Conselheiro Saraiva 28, 3º andar – Centro/RJ)

PARTICIPANTES:

1. Lucas Leite Marques
2. Iwam Jaeger Junior
3. Pedro Calmon Filho
4. Camila Mendes Vianna Cardoso
5. Fábio Manuel Guiso da Cunha
6. Paulo Carrano

DURAÇÃO:

- Das 10:00h às 12:35h.

A REUNIÃO

- Foram debatidos os artigos 916 ao 919 do PL 487/2013 do Senado, tendo como moderador o Dr. Lucas Leite Marques.
- Ficou decidido que a próxima reunião será no dia 13/08/2015, com o Dr. Lucas Leite Marques como moderador, e o assunto será a continuidade da análise da Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos (art. 920 a 930).
- Foram necessárias algumas mudanças no cronograma de trabalho, que passará a vigorar da forma abaixo, estando sujeito a mudanças no decorrer das reuniões.



PROGRAMA DE TRABALHO

Data	Moderador	Assunto	PL 487/2013 (Senado)		
			Título	Capítulos	Artigos
04/09/2014	Pedro Calmon Filho	Princípios	-	-	Arts. 37 ao 43
06/11/2014	Pedro Calmon Filho	Disposições Gerais/Introdutórias	Título I	I, II, III	Arts. 777 ao 792
11/12/2014	Paulo Campos Fernandes	Contratos	Título III	II, III	Arts. 812 ao 849
15/01/2014	Pedro Calmon Filho	Sujeitos	Título II	I, II, III, IV	Arts. 793 ao 811
05/03/2015	Erika Feitosa Chaves	Transporte Aquaviário de Carga	Título III	III, IV	Arts. 850 ao 858
26/03/2015	Erika Feitosa Chaves	Transporte Aquaviário de Carga	Título III	III, IV	Arts. 859 ao 865
15/04/2015	Erika Feitosa Chaves	Transporte Aquaviário de Carga	Título III	III, IV	Arts. 866 ao 887
28/05/2015	Lucas Leite Marques	Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos	Título IV	I, II	Arts. 899 ao 909
23/06/2015	Lucas Leite Marques	Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos	Título IV	I, II	Arts. 910 ao 915
23/07/2015	Lucas Leite Marques	Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos	Título IV	I, II	Arts. 916 ao 919
13/08/2015	Lucas Leite Marques	Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos	Título IV	I, II	Arts. 920 ao 930
03/09/2015	Paulo Roberto R. Silva	Limitação de Responsabilidade do Armador	Título III	V	Arts. 888 ao 898
24/09/2015	Iwam Jaeger Jr.	Seguro Marítimo	-	-	-
		Avarias	Título V	I, II	Arts. 931 ao 941
22/10/2015	Bernardo Mendes Manna	Danos Causados Por Abalroação	Discutido em avarias - Art. 936		
		Arribadas Forçadas	Título VI	-	Arts. 942 ao 947
12/11/2015	Breno Garbois	Direito Processual Marítimo	-	-	Arts. 1028 ao 1058
		Prescrição	-	-	Arts. 171 ao 177

- Nada mais havendo, foi encerrada a reunião.

Rio de Janeiro, 23 de julho de 2015.





**ATA DE REUNIÃO DA COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO MARÍTIMA
INSTITUTO IBERO AMERICANO DE DIREITO MARÍTIMO**

Reunião do dia 13/08/2015

Local: Sindario (Rua Conselheiro Saraiva 28, 3º andar – Centro/RJ)

PARTICIPANTES:

1. Lucas Leite Marques
2. Iwam Jaeger Junior
3. Pedro Calmon Filho
4. Fábio Manuel Guiso da Cunha
5. Paulo Carrano
6. Breno Garbois
7. Bernardo Lucio Mendes Vianna
8. Paulo Fernandes
9. Anete Gomide

DURAÇÃO:

- Das 10:00h às 12:30h.

A REUNIÃO

- Foram debatidos os artigos 920 ao 922 do PL 487/2013 do Senado, tendo como moderador o Dr. Lucas Leite Marques.
- Ficou decidido que a próxima reunião será no dia 03/09/2015, na qual o Dr. Lucas Leite Marques dará continuidade à análise do capítulo referente à Hipoteca Naval e Privilégios Marítimos (art. 923 a 930).
- Foram necessárias algumas mudanças no cronograma de trabalho, que passará a vigorar da forma abaixo.
- Os artigos relativos à “Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos” debatidos nas reuniões podem ser observados no Relatório anexo, bem como suas sugestões de alteração.

PROGRAMA DE TRABALHO





Data	Moderador	Assunto	PL 497/2013 (Senado)		
			Título	Capítulos	Artigos
04/09/2014	Pedro Calmon Filho	Princípios	-	-	Arts. 37 ao 43
06/11/2014	Pedro Calmon Filho	Disposições Gerais/Introdutórias	Título I	I, II, III	Arts. 777 ao 792
11/12/2014	Paulo Campos Fernandes	Contratos	Título III	II, III	Arts. 812 ao 849
15/01/2014	Pedro Calmon Filho	Sujeitos	Título II	I, II, III, IV	Arts. 793 ao 811
05/03/2015	Erika Feitosa Chaves	Transporte Aquaviário de Carga	Título III	III, IV	Arts. 850 ao 858
26/03/2015	Erika Feitosa Chaves	Transporte Aquaviário de Carga	Título III	III, IV	Arts. 859 ao 865
15/04/2015	Erika Feitosa Chaves	Transporte Aquaviário de Carga	Título III	III, IV	Arts. 866 ao 887
28/05/2015	Lucas Leite Marques	Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos	Título IV	I, II	Arts. 899 ao 909
23/06/2015	Lucas Leite Marques	Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos	Título IV	I, II	Arts. 910 ao 915
23/07/2015	Lucas Leite Marques	Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos	Título IV	I, II	Arts. 916 ao 919
13/08/2015	Lucas Leite Marques	Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos	Título IV	I, II	Arts. 920 ao 922
03/09/2015	Lucas Leite Marques	Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos	Título IV	I, II	Arts. 923 ao 930
24/09/2015	Paulo Roberto R. Silva	Limitação de Responsabilidade do Armador	Título III	V	Arts. 888 ao 898
08/10/2015	Iwam Jaeger Jr.	Seguro Marítimo	-	-	-
		Avarias	Título V	I, II	Arts. 931 ao 941
22/10/2015	Bernardo Mendes Vianna	Danos Causados Por Abalroação	Discutido em avarias - Art. 936		
		Arribadas Forçadas	Título VI	-	Arts. 942 ao 947
12/11/2015	Breno Garbois	Direito Processual Marítimo	-	-	Arts. 1028 ao 1058
		Prescrição	-	-	Arts. 171 ao 177

- Nada mais havendo, foi encerrada a reunião.

Rio de Janeiro, 13 de agosto de 2015.



**ATA DE REUNIÃO DA COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO MARÍTIMA
INSTITUTO IBERO AMERICANO DE DIREITO MARÍTIMO**

Reunião do dia 03/09/2015

Local: Sindario (Rua Conselheiro Saraiva 28, 3º andar – Centro/RJ)

PARTICIPANTES:

1. Lucas Leite Marques
2. Pablo Hanna
3. Pedro Calmon Filho
4. Paulo Campos Fernandes
5. Anete Gomide
6. Paulo Carrano
7. José Chaves
8. Gabriel Borsotto Thode

DURAÇÃO:

- Das 10:00h às 12:20 h.

A REUNIÃO

- Foram debatidos os artigos 923 ao 930 do PL 487/2013 do Senado, tendo como moderador o Dr. Lucas Leite Marques.
- Ficou decidido que a próxima reunião será no dia 24/09/2015, com o Dr. Iwam Jaeger como moderador, e o assunto será a análise de Seguro Marítimo (matéria fora do PL 487/2013 – Senado) e Avarias (art. 931 ao 941)
- Foram necessárias algumas mudanças no cronograma de trabalho, que passará a vigorar da forma abaixo, estando sujeito a mudanças no decorrer das reuniões.



PROGRAMA DE TRABALHO

Data	Moderador	Assunto	PL 487/2013 (Senado)		
			Título	Capítulo	Artigos
04/09/2014	Pedro Calmon Filho	Princípios	-	-	Arts. 37 ao 43
06/11/2014	Pedro Calmon Filho	Disposições Gerais/Introdutórias	Título I	I, II, III	Arts. 777 ao 792
11/12/2014	Paulo Campos Fernandes	Contratos	Título III	II, III	Arts. 812 ao 849
15/01/2014	Pedro Calmon Filho	Sujeitos	Título II	I, II, III, IV	Arts. 793 ao 811
05/03/2015	Erika Feitosa Chaves	Transporte Aquaviário de Carga	Título III	III, IV	Arts. 850 ao 858
26/03/2015	Erika Feitosa Chaves	Transporte Aquaviário de Carga	Título III	III, IV	Arts. 859 ao 865
15/04/2015	Erika Feitosa Chaves	Transporte Aquaviário de Carga	Título III	III, IV	Arts. 866 ao 887
28/05/2015	Lucas Leite Marques	Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos	Título IV	I, II	Arts. 899 ao 909
23/06/2015	Lucas Leite Marques	Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos	Título IV	I, II	Arts. 910 ao 915
23/07/2015	Lucas Leite Marques	Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos	Título IV	I, II	Arts. 916 ao 919
13/08/2015	Lucas Leite Marques	Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos	Título IV	I, II	Arts. 920 ao 922
03/09/2015	Lucas Leite Marques	Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos	Título IV	I, II	Arts. 923 ao 930
24/09/2015	Iwam Jaeger Jr.	Seguro Marítimo	-	-	-
		Avarias	Título V	I, II	Arts. 931 ao 941
08/10/2015	Paulo Roberto R. Silva	Limitação de Responsabilidade do Armador	Título III	V	Arts. 888 ao 898
22/10/2015	Bernardo Mendes Vianna	Danos Causados Por Abalroação	Discutido em avarias - Art. 936		
		Aribadas Forçadas	Título IV	-	Arts. 942 ao 947
12/11/2015	Breno Garbois	Direito Processual Marítimo	-	-	Arts. 1028 ao 1058
		Prescrição	-	-	Arts. 171 ao 177

- Nada mais havendo, foi encerrada a reunião.

Rio de Janeiro, 03 de setembro de 2015.





ATA DE REUNIÃO DA COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO MARÍTIMA
INSTITUTO IBERO AMERICANO DE DIREITO MARÍTIMO

Reunião do dia 24/09/2015

Local: Sindario (Rua Conselheiro Saraiva 28, 3º andar – Centro/RJ)

PARTICIPANTES:

1. Camila Mendes Vianna
2. Lucas Leite Marques
3. Iwam Jaeger
4. Paulo Campos Fernandes
5. Gabriel Borsotto Thode
6. Ana Clara Nascimento
7. Erika Feitosa
8. Pablo Hanna
9. Pedro Calmon

DURAÇÃO:

- Das 10:00h às 12:20 h.

A REUNIÃO

- Foi debatido o Seguro Marítimo (matéria fora do PL 487/2013 – Senado) e Avarias (art. 931 ao 941), tendo como moderador o Dr. Iwam Jaeger.
- Ficou decidido que a próxima reunião será no dia 08/10/2015, com o Dr. Iwam Jaeger como moderador, para continuidade da análise Seguro Marítimo (matéria fora do PL 487/2013 – Senado – a partir do artigo 208) e Avarias (art. 931 ao 941)
- Foram necessárias algumas mudanças no cronograma de trabalho, que passará a vigorar da forma abaixo, estando sujeito a mudanças no decorrer das reuniões.

Data	Moderador	Assunto	PL 487/2013 (Senado)		
			Título	Capítulo	Artigos
04/09/2014	Pedro Calmon Filho	Princípios	-	-	Arts. 37 ao 43
08/11/2014	Pedro Calmon Filho	Disposições Gerais/Introdutórias	Título I	I, II, III	Arts. 777 ao 782
11/12/2014	Paulo Campos Fernandes	Contratos	Título III	II, III	Arts. 812 ao 849
15/01/2014	Pedro Calmon Filho	Sujeitos	Título II	I, II, III, IV	Arts. 793 ao 811
05/03/2015	Erika Feitosa Chaves	Transporte Aquaviário de Carga	Título III	III, IV	Arts. 850 ao 858
26/03/2015	Erika Feitosa Chaves	Transporte Aquaviário de Carga	Título III	III, IV	Arts. 859 ao 865
15/04/2015	Erika Feitosa Chaves	Transporte Aquaviário de Carga	Título III	III, IV	Arts. 866 ao 887
28/05/2015	Lucas Leite Marques	Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos	Título IV	I, II	Arts. 899 ao 908
23/06/2015	Lucas Leite Marques	Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos	Título IV	I, II	Arts. 910 ao 915
23/07/2015	Lucas Leite Marques	Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos	Título IV	I, II	Arts. 916 ao 919
13/08/2015	Lucas Leite Marques	Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos	Título IV	I, II	Arts. 920 ao 922
03/09/2015	Lucas Leite Marques	Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos	Título IV	I, II	Arts. 923 ao 930
24/09/2015	Iwam Jaeger Jr.	Seguro Marítimo	-	-	-
		Avarias	Título V	I, II	Arts. 931 ao 941
08/10/2015	Iwam Jaeger Jr.	Seguro Marítimo	-	-	-
		Avarias	Título V	I, II	Arts. 931 ao 941
22/10/2015	Paulo Roberto R. Silva	Limitação de Responsabilidade do Armador	Título III	V	Arts. 888 ao 898
05/11/2015	Bernardo Mendes Vianna	Danos Causados Por Abalroação	Discutido em avarias - Art. 936		
		Atribudas Forçadas	Título III	-	Arts. 942 ao 947
12/11/2015	Breno Garbois	Direito Processual Marítimo	-	-	Arts. 1028 ao 1058
		Prescrição	-	-	Arts. 171 ao 177

- Nada mais havendo, foi encerrada a reunião.

Rio de Janeiro, 24 de setembro de 2015.





ATA DE REUNIÃO DA COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO MARÍTIMA
INSTITUTO IBERO AMERICANO DE DIREITO MARÍTIMO

Reunião do dia 08/10/2015

Local: Sindario (Rua Conselheiro Saraiva 28, 3º andar – Centro/RJ)

PARTICIPANTES:

1. Camila Mendes Vianna
2. Lucas Leite Marques
3. Iwam Jaeger
4. Erika Feitosa
5. Gabriel Borsotto Thode
6. Ana Clara Nascimento
7. Pedro Calmon

DURAÇÃO:

- Das 10:00h às 12:40 h.

A REUNIÃO

- Foi debatido o Seguro Marítimo (matéria fora do PL 487/2013 – Senado) e Avarias (art. 931 ao 941), tendo como moderador o Dr. Iwam Jaeger.
- Ficou decidido que a próxima reunião será no dia 27/10/2015, com o Dr. Bernardo Mendes Vianna como moderador, para a análise de Danos Causados Por Abalroação (art. 936) e Arribadas Forçadas (art. 942 ao 947)
- Foram necessárias algumas mudanças no cronograma de trabalho, que passará a vigorar da forma abaixo, estando sujeito a mudanças no decorrer das reuniões.

Data	Moderador	Assunto	PL 487/2013 (Senado)		
			Título	Capítulo	Artigos
04/09/2014	Pedro Calmon Filho	Princípios	-	-	Arts. 37 ao 43
06/11/2014	Pedro Calmon Filho	Disposições Gerais/Introdutórias	Título I	I, II, III	Arts. 777 ao 792
11/12/2014	Paulo Campos Fernandes	Contratos	Título III	II, III	Arts. 812 ao 849
15/01/2014	Pedro Calmon Filho	Sujeitos	Título II	I, II, III, IV	Arts. 793 ao 811
05/03/2015	Erika Feitosa Chaves	Transporte Aquaviário de Carga	Título III	III, IV	Arts. 850 ao 858
26/03/2015	Erika Feitosa Chaves	Transporte Aquaviário de Carga	Título III	III, IV	Arts. 859 ao 865
15/04/2015	Erika Feitosa Chaves	Transporte Aquaviário de Carga	Título III	III, IV	Arts. 866 ao 887
28/05/2015	Lucas Leite Marques	Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos	Título IV	I, II	Arts. 899 ao 909
23/06/2015	Lucas Leite Marques	Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos	Título IV	I, II	Arts. 910 ao 915
23/07/2015	Lucas Leite Marques	Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos	Título IV	I, II	Arts. 916 ao 919
13/08/2015	Lucas Leite Marques	Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos	Título IV	I, II	Arts. 920 ao 922
03/09/2015	Lucas Leite Marques	Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos	Título IV	I, II	Arts. 923 ao 930
24/09/2015	Iwam Jaeger Jr.	Seguro Marítimo	-	-	-
		Avarias	Título V	I, II	Arts. 931 ao 941
08/10/2015	Iwam Jaeger Jr.	Seguro Marítimo	-	-	-
		Avarias	Título V	I, II	Arts. 931 ao 941
27/10/2015	Bernardo Mendes Vianna	Danos Causados Por Abalroação	Discutido em avarias – Art. 936		
		Arribadas Forçadas	Título VI	-	Arts. 942 ao 947
05/11/2015	Breno Garbois	Direito Processual Marítimo	-	-	Arts. 1028 ao 1058
		Prescrição	-	-	Arts. 171 ao 177
12/11/2015	Paulo Roberto R. Silva	Limitação de Responsabilidade do Armador	Título III	V	Arts. 888 ao 898

- Nada mais havendo, foi encerrada a reunião.

Rio de Janeiro, 08 de outubro de 2015.





ATA DE REUNIÃO DA COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO MARÍTIMA
INSTITUTO IBERO AMERICANO DE DIREITO MARÍTIMO

Reunião do dia 27/10/2015

Local: Sindario (Rua Conselheiro Saraiva 28, 3º andar – Centro/RJ)

PARTICIPANTES:

1. Bernardo Mendes Vianna
2. Lucas Leite Marques
3. Georgia Barroso Souza
4. Paulo Carrano
5. Erika Feitosa
6. Pedro Calmon
7. Ana Clara Nascimento
8. Paulo Fernandes

DURAÇÃO:

- Das 10:00h às 12:00h.

A REUNIÃO

- Foi debatido o capítulo referente aos Danos Causados por Abalroação e Arribadas Forçadas, tendo como moderador o Dr. Bernardo Mendes Vianna.
- Ficou decidido que a próxima reunião será no dia 05/11/2015, tendo o Dr. Breno Garbois como moderador, para a análise da parte relativa ao Direito Processual Marítimo (art. 1028 ao 1058) e Prescrição (art. 171 ao 177).

Data	Moderador	Assunto	Pl. 497/2013 (Senado)		
			Título	Capítulo	Artigos
04/09/2014	Pedro Calmon Filho	Princípios	-	-	Arts. 37 ao 43
06/11/2014	Pedro Calmon Filho	Disposições Gerais/Introdutórias	Título I	I, II, III	Arts. 777 ao 792
11/12/2014	Paulo Campos Fernandes	Contratos	Título III	II, III	Arts. 812 ao 849
15/01/2014	Pedro Calmon Filho	Sujeitos	Título II	I, II, III, IV	Arts. 793 ao 811
05/03/2015	Erika Feitosa Chaves	Transporte Aquaviário de Carga	Título III	III, IV	Arts. 850 ao 858
26/03/2015	Erika Feitosa Chaves	Transporte Aquaviário de Carga	Título III	III, IV	Arts. 859 ao 865
15/04/2015	Erika Feitosa Chaves	Transporte Aquaviário de Carga	Título III	III, IV	Arts. 866 ao 887
28/05/2015	Lucas Leite Marques	Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos	Título IV	I, II	Arts. 899 ao 909
23/06/2015	Lucas Leite Marques	Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos	Título IV	I, II	Arts. 910 ao 915
23/07/2015	Lucas Leite Marques	Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos	Título IV	I, II	Arts. 916 ao 919
13/08/2015	Lucas Leite Marques	Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos	Título IV	I, II	Arts. 920 ao 922
03/09/2015	Lucas Leite Marques	Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos	Título IV	I, II	Arts. 923 ao 930
24/09/2015	Iwam Jaeger Jr.	Seguro Marítimo	-	-	-
		Avarias	Título V	I, II	Arts. 931 ao 941
08/10/2015	Iwam Jaeger Jr.	Seguro Marítimo	-	-	-
		Avarias	Título V	I, II	Arts. 931 ao 941
27/10/2015	Bernardo Mendes Vianna	Danos Causados Por Abalroação	Discutido em avarias – Art. 936		
		Arribadas Forçadas	Título VI	-	Arts. 942 ao 947
05/11/2015	Breno Garbois	Direito Processual Marítimo	-	-	Arts. 1028 ao 1058
		Prescrição	-	-	Arts. 171 ao 177
12/11/2015	Paulo Roberto R. Silva	Limitação de Responsabilidade do Armador	Título III	V	Arts. 888 ao 898

- Nada mais havendo, foi encerrada a reunião.

Rio de Janeiro, 27 de outubro de 2015.





ATA DE REUNIÃO DA COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO MARÍTIMA
INSTITUTO IBERO AMERICANO DE DIREITO MARÍTIMO

Reunião do dia 05/11/2015

Local: Sindario (Rua Conselheiro Saraiva 28, 3º andar – Centro/RJ)

PARTICIPANTES:

1. Lucas Leite Marques
2. Pedro Calmon
3. Camila Mendes Vianna Cardoso
4. Livia Sancio
5. Erika Feitosa

DURAÇÃO:

- Das 10:00h às 12:00h.

A REUNIÃO

- Foi debatido o capítulo relativo ao Direito Processual Marítimo (art. 1025 ao 1032), tendo como moderador o Dr. Lucas Leite Marques.
- Ficou decidido que a próxima reunião será no dia 12/11/2015, para continuidade da análise da parte relativa ao Direito Processual Marítimo (art. 1033 ao 1058) e Prescrição (art. 171 ao 177), sob a coordenação do Dr. Lucas Leite Marques.

Data	Moderador	Assunto	PL 487/2013 (Senado)	
			Título	Artigos
04/09/2014	Pedro Calmon Filho	Princípios	-	Arts. 37 ao 43
06/11/2014	Pedro Calmon Filho	Disposições Gerais/Introdutórias	Título I	Arts. 777 ao 792
11/12/2014	Paulo Campos Fernandes	Contratos	Título III	Arts. 812 ao 849
15/01/2014	Pedro Calmon Filho	Sujeitos	Título II	Arts. 793 ao 811
05/03/2015	Erika Feitosa Chaves	Transporte Aquaviário de Carga	Título III	Arts. 850 ao 858
26/03/2015	Erika Feitosa Chaves	Transporte Aquaviário de Carga	Título III	Arts. 859 ao 865
15/04/2015	Erika Feitosa Chaves	Transporte Aquaviário de Carga	Título III	Arts. 866 ao 887
28/05/2015	Lucas Leite Marques	Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos	Título IV	Arts. 899 ao 909
23/06/2015	Lucas Leite Marques	Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos	Título IV	Arts. 910 ao 915
23/07/2015	Lucas Leite Marques	Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos	Título IV	Arts. 916 ao 919
13/08/2015	Lucas Leite Marques	Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos	Título IV	Arts. 920 ao 922
03/09/2015	Lucas Leite Marques	Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos	Título IV	Arts. 923 ao 930
24/09/2015	Iwam Jaeger Jr.	Seguro Marítimo	-	-
08/10/2015	Iwam Jaeger Jr.	Avarias	Título V	Arts. 931 ao 941
27/10/2015	Bernardo Mendes Vianna	Danos Causados Por Abalroação	Discutido em avarias - Art. 936	
		Aribadas Forçadas	Título VI	Arts. 942 ao 947
05/11/2015	Lucas Leite Marques	Direito Processual Marítimo	-	Arts. 1025 ao 1032
12/11/2015	Lucas Leite Marques	Direito Processual Marítimo	-	Arts. 1033 ao 1058
		Prescrição	-	Arts. 171 ao 177
17/11/2015	Paulo Roberto R. Silva	Limitação de Responsabilidade do Armador	Título III	Arts. 888 ao 898

- Nada mais havendo, foi encerrada a reunião.

Rio de Janeiro, 05 de novembro de 2015.





ATA DE REUNIÃO DA COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO MARÍTIMA

INSTITUTO IBERO AMERICANO DE DIREITO MARÍTIMO

Reunião do dia 12/11/2015

Local: Sindario (Rua Conselheiro Saraiva 28, 3º andar – Centro/RJ)

PARTICIPANTES:

1. Lucas Leite Marques
2. Paulo Fernandes
3. Livia Sancio
4. Erika Feitosa
5. Gabriel Borsotto Thode

DURAÇÃO:

- Das 10:00h às 11:45h.

A REUNIÃO

- Foi dada continuidade à análise do capítulo relativo ao Direito Processual Marítimo (art. 1033 ao 1058) e Prescrição (art. 171 a 177), tendo como moderador o Dr. Lucas Leite Marques.
- Ficou decidido que a próxima reunião será no dia 18/11/2015, para análise da parte relativa à Limitação da Responsabilidade do Armador (art. 888 ao 898 e 1.040 a 1.056), sob a coordenação da Dra. Fabiana Martins.

Data	Moderador	Assunto	Artigos
04/09/2014	Pedro Calmon Filho	Princípios	Arts. 37 ao 43
06/11/2014	Pedro Calmon Filho	Disposições Gerais/Introdutórias	Arts. 171 ao 177
11/12/2014	Paulo Campos Fernandes	Contratos	Arts. 812 ao 849
15/01/2015	Pedro Calmon Filho	Sejeitos	Arts. 733 ao 811
05/03/2015	Erika Feitosa Chaves	Transporte Aquaviário de Carga	Arts. 850 ao 858
26/03/2015	Erika Feitosa Chaves	Transporte Aquaviário de Carga	Arts. 859 ao 865
23/04/2015	Erika Feitosa Chaves	Transporte Aquaviário de Carga	Arts. 866 ao 887
28/05/2015	Lucas Leite Marques	Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos	Arts. 899 ao 909
23/06/2015	Lucas Leite Marques	Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos	Arts. 910 ao 915
23/07/2015	Lucas Leite Marques	Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos	Arts. 916 ao 919
13/08/2015	Lucas Leite Marques	Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos	Arts. 920 ao 922
03/09/2015	Lucas Leite Marques	Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos	Arts. 923 ao 930
24/09/2015	Iwam Jaeger	Seguro Marítimo	-
08/10/2015	Iwam Jaeger	Avarias	Arts. 931 ao 941
27/10/2015	Bernardo Mendes Vianna	Danos Causados Por Abalroação	Art. 936
		Arribadas Forçadas	Arts. 942 ao 947
05/11/2015	Lucas Leite Marques	Direito Processual Marítimo	Arts. 1025 ao 1032
12/11/2015	Lucas Leite Marques	Direito Processual Marítimo	Arts. 1033 ao 1039, 1051 e 1058
		Prescrição	Arts. 171 ao 177
18/11/2015	Fabiana Martins	Limitação de Responsabilidade do Armador	Arts. 888 ao 898 e 1040 a 1056

- Nada mais havendo, foi encerrada a reunião.

Rio de Janeiro, 12 de novembro de 2015.





ATA DE REUNIÃO DA COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO MARÍTIMA
INSTITUTO IBERO AMERICANO DE DIREITO MARÍTIMO

Reunião do dia 18/11/2015

Local: Sindario (Rua Conselheiro Saraiva 28, 3º andar – Centro/RJ)

PARTICIPANTES:

1. Lucas Leite Marques
2. Paulo Campos
3. Livia Sancio
4. Pedro Calmon
5. Gabriel Borsotto Thode
6. Carolina Costa
7. Patrícia Marinho
8. Bernardo Mendes Vianna
9. Fabiana Martins
10. Welington Nogueira

DURAÇÃO:

- Das 10:00h às 13:10h.

A REUNIÃO

- Foi analisado o capítulo relativo Limitação da Responsabilidade do Armador (art. 888 ao 898) tendo como moderadora o Dra. Fabiana Martins.
- A próxima reunião será no dia 24/11/2015, para análise da parte relativa ao Transporte de Cargas (art. 517 a 527) e ao Conhecimento de Transporte de Cargas (art. 664 a 680), sob a coordenação do Dr. Gabriel Thode.

Data	Moderador	Assunto	Artigos
04/09/2014	Pedro Calmon Filho	Princípios	Arts. 37 ao 43
06/11/2014	Pedro Calmon Filho	Disposições Gerais/Introdutórias	Arts. 777 ao 792
11/12/2014	Paulo Campos Fernandes	Contratos	Arts. 812 ao 849
15/01/2015	Pedro Calmon Filho	Sujeitos	Arts. 793 ao 811
05/03/2015	Erika Feitosa Chaves	Transporte Aquaviário de Carga	Arts. 850 ao 858
26/03/2015	Erika Feitosa Chaves	Transporte Aquaviário de Carga	Arts. 859 ao 865
29/04/2015	Erika Feitosa Chaves	Transporte Aquaviário de Carga	Arts. 866 ao 887
28/05/2015	Lucas Leite Marques	Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos	Arts. 899 ao 909
23/06/2015	Lucas Leite Marques	Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos	Arts. 910 ao 915
23/07/2015	Lucas Leite Marques	Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos	Arts. 916 ao 919
13/08/2015	Lucas Leite Marques	Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos	Arts. 920 ao 922
03/09/2015	Lucas Leite Marques	Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos	Arts. 923 ao 930
24/09/2015	Iwam Jaeger	Seguro Marítimo	-
08/10/2015	Iwam Jaeger	Avarias	Arts. 931 ao 941
27/10/2015	Bernardo Mendes Vianna	Danos Causados Por Abaloação	Art. 936
		Ambadas Forçadas	Arts. 942 ao 947
05/11/2015	Lucas Leite Marques	Direito Processual Marítimo	Arts. 1025 ao 1032
12/11/2015	Lucas Leite Marques	Direito Processual Marítimo	Arts. 1033 ao 1039, 1057 e 1058
		Prescrição	Arts. 171 ao 177
18/11/2015	Fabiana Martins	Limitação de Responsabilidade do Armador	Arts. 888 ao 898
24/11/2015	Gabriel Thode	Transporte de Cargas e conhecimento de transporte	Arts. 517 a 527 e 664 a 680
08/12/2015	Fabiana Martins	Limitação de Responsabilidade do Armador	Arts. 1040 a 1056



- Nada mais havendo, foi encerrada a reunião.

Rio de Janeiro, 18 de novembro de 2015.





ATA DE REUNIÃO DA COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO MARÍTIMA
INSTITUTO IBERO AMERICANO DE DIREITO MARÍTIMO

Reunião do dia 25/11/2015

Local: Sindario (Rua Conselheiro Saraiva 28, 3º andar – Centro/RJ)

PARTICIPANTES:

1. Lucas Leite Marques
2. Pedro Calmon Filho
3. Gabriel Borsotto Thode
4. Maud Vianna
5. Patrícia Marinho
6. Paula Sixel

DURAÇÃO:

- Das 10:00h às 12:30h.

A REUNIÃO

- Foi debatida a parte sobre Transporte de Cargas (art. 517 a 527) e ao Conhecimento de Transporte de Cargas (art. 664 a 680), sob a coordenação do Dr. Gabriel Thode

PROGRAMA DE TRABALHO

Data	Moderador	Assunto	Artigos
04/09/2014	Pedro Calmon Filho	Princípios	Arts. 37 ao 43
06/11/2014	Pedro Calmon Filho	Disposições Gerais/Introdutórias	Arts. 777 ao 792
11/12/2014	Paulo Campos Fernandes	Contratos	Arts. 812 ao 849
15/01/2015	Pedro Calmon Filho	Sujeitos	Arts. 793 ao 811
05/03/2015	Erika Feitosa Chaves	Transporte Aquaviário de Carga	Arts. 850 ao 858
26/03/2015	Erika Feitosa Chaves	Transporte Aquaviário de Carga	Arts. 859 ao 865
29/04/2015	Erika Feitosa Chaves	Transporte Aquaviário de Carga	Arts. 866 ao 887
28/05/2015	Lucas Leite Marques	Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos	Arts. 899 ao 909
23/06/2015	Lucas Leite Marques	Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos	Arts. 910 ao 915
23/07/2015	Lucas Leite Marques	Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos	Arts. 916 ao 919
13/08/2015	Lucas Leite Marques	Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos	Arts. 920 ao 922
03/09/2015	Lucas Leite Marques	Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos	Arts. 923 ao 930
24/09/2015	Iwam Jaeger	Seguro Marítimo	-
08/10/2015	Iwam Jaeger	Avarias	Arts. 931 ao 941
27/10/2015	Bernardo Mendes Vianna	Danos Causados Por Abaloação	Art. 936
		Arribadas Forçadas	Arts. 942 ao 947
05/11/2015	Lucas Leite Marques	Direito Processual Marítimo	Arts. 1025 ao 1032
12/11/2015	Lucas Leite Marques	Direito Processual Marítimo	Arts. 1033 ao 1039, 1057 e 1058
		Prescrição	Arts. 171 ao 177
18/11/2015	Fabiana Martins	Limitação de Responsabilidade do Armador	Arts. 668 ao 698
24/11/2015	Gabriel Thode	Transporte de Cargas e conhecimento de transporte	Arts. 517 a 527 e 664 a 680
08/12/2015	Fabiana Martins	Limitação de Responsabilidade do Armador	Arts. 1040 a 1056

- Nada mais havendo, foi encerrada a reunião.

Rio de Janeiro, 25 de novembro de 2015.





ATA DE REUNIÃO DA COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO MARÍTIMA

INSTITUTO IBERO AMERICANO DE DIREITO MARÍTIMO

Reunião do dia 08/12/2015

Local: Sindario (Rua Conselheiro Saraiva 28, 3º andar – Centro/RJ)

PARTICIPANTES:

1. Camila Mendes Vianna
2. Lucas Leite Marques
3. Pedro Calmon
4. Fabiana Martins
5. Gabriel Borsotto Thode
6. Thais Chaves
7. José Chaves
8. Iwam Jaeger

DURAÇÃO:

- Das 10:00h às 14:30h.

A REUNIÃO

- Foi analisado o capítulo relativo Limitação da Responsabilidade do Armador (art. 1.040 a 1.050) tendo como moderadora a Dra. Fabiana Martins.
- Restou decidido que a próxima reunião será no dia 21/01/2016, para continuidade da análise da parte relativa à Limitação da Responsabilidade do Armador (art. 1.051 ao 1056), sob a coordenação da Dra. Fabiana Martins.

Data	Moderador	Assunto	Artigos
04/09/2014	Pedro Calmon Filho	Princípios	Arts. 37 ao 43
06/11/2014	Pedro Calmon Filho	Disposições Gerais/Introdutórias	Arts. 777 ao 792
11/12/2014	Paulo Campos Fernandes	Contratos	Arts. 812 ao 849
15/01/2015	Pedro Calmon Filho	Sujeitos	Arts. 793 ao 811
05/03/2015	Erika Feitosa Chaves	Transporte Aquaviário de Carga	Arts. 850 ao 858
26/03/2015	Erika Feitosa Chaves	Transporte Aquaviário de Carga	Arts. 859 ao 865
29/04/2015	Erika Feitosa Chaves	Transporte Aquaviário de Carga	Arts. 866 ao 887
28/05/2015	Lucas Leite Marques	Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos	Arts. 899 ao 909
23/06/2015	Lucas Leite Marques	Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos	Arts. 910 ao 915
23/07/2015	Lucas Leite Marques	Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos	Arts. 916 ao 919
13/08/2015	Lucas Leite Marques	Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos	Arts. 920 ao 922
03/09/2015	Lucas Leite Marques	Hipoteca Naval e dos Privilégios Marítimos	Arts. 923 ao 930
24/09/2015	Iwam Jaeger	Seguro Marítimo	-
08/10/2015	Iwam Jaeger	Avarias	Arts. 931 ao 941
27/10/2015	Bernardo Mendes Vianna	Danos Causados Por Abalroação	Art. 936
		Arribadas Forçadas	Arts. 942 ao 947
05/11/2015	Lucas Leite Marques	Direito Processual Marítimo	Arts. 1025 ao 1032
12/11/2015	Lucas Leite Marques	Direito Processual Marítimo	Arts. 1033 ao 1039, 1057 e 1058
		Prescrição	Arts. 171 ao 177
18/11/2015	Fabiana Martins	Limitação de Responsabilidade do Armador	Arts. 888 ao 896
24/11/2015	Gabriel Thode	Transporte de Cargas e conhecimento de transporte	Arts. 517 a 527 e 664 a 680
08/12/2015	Fabiana Martins	Limitação de Responsabilidade do Armador	Arts. 1040 a 1050
26/01/2016	Fabiana Martins	Limitação de Responsabilidade do Armador	Arts. 1050 a 1056

- Nada mais havendo, foi encerrada a reunião.

Rio de Janeiro, 8 de dezembro de 2015.





ATA DE REUNIÃO DA COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO MARÍTIMA

INSTITUTO IBERO AMERICANO DE DIREITO MARÍTIMO

Reunião do dia 28/01/2016

Local: Sindario (Rua Conselheiro Saraiva 28, 3º andar – Centro/RJ)

PARTICIPANTES:

13. Fabiana Martins
14. Camila Mendes Vianna Cardoso
15. Lucas Leite Marques
16. Livia Sancio
17. Erika Feitosa Chaves
18. Pablo Hanna
19. Paulo Roberto R. Silva
20. Thais Chaves

DURAÇÃO:

- Das 10:00h às 12:00h.

A REUNIÃO

- Foi concluída a análise da parte relativa ao procedimento de limitação de responsabilidade (arts. 1.052 a 1.056), tendo como moderadora o Dra. Fabiana Martins.
- Foi realizada uma revisão conjunta e debates acerca do relatório final a ser emitido pela comissão, tendo sido estipulado que o relatório será circulado a todos os participantes da Comissão, para revisão e comentários até o dia 17/2.
- Nada mais havendo, foi encerrada a reunião.

Rio de Janeiro, 28 de janeiro de 2016.

Camila Mendes Vianna Cardoso
Coordenadora

Lucas Leite Marques
Vice-Coodenador





ANEXO 3 - ANÁLISE DETALHADA DO PROJETO DE LEI 487/13

PROJETO DO SENADO (487/13)	PROPOSTA	JUSTIFICATIVA
LIVRO___ - Do Direito Comercial Marítimo		
Título único – Das Normas do Direito Comercial		
Capítulo II–Dos Princípios do Direito Comercial		
Art. [37º]. São princípios do direito comercial marítimo: I – princípio do risco marítimo; II – princípio da garantia patrimonial; III – princípio da limitação de responsabilidade; IV – princípio da origem costumeira; V – princípio da informalidade.	RETIRAR – princípios não devem ser positivados.	A lei não deve conter informações sobre princípios de forma acadêmica. A positivação de princípios de forma explícita leva à impressão de engessamento e desprestígio aos demais princípios não mencionados. Sugere-se retirar os princípios, não obstante ter sido notado que as demais seções do projeto referentes a outras matérias também elencam um rol de princípios.
Art. [38º]. 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. Parágrafo único. Exceto em contratos 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.	RETIRAR	princípios não devem ser positivados de forma acadêmica. Conceitos vagos quanto a riscos associados
Art. [39º]. Os expostos aos riscos da navegação aquaviária têm o dever de mitigar os prejuízos, na forma do artigo 398.	RETIRAR	informação óbvia e reflexo da boa-fé. O princípio de duty to mitigate the losses é próprio do direito anglo saxão e está entre nós incluído no princípio da responsabilidade civil, mediante a obrigação de evitar causar danos a outrem, corolário da obrigação de indenizar o dano causado, estando implícita a obrigação de mitigar os prejuízos.
Art. [40º]. 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.	RETIRAR	princípios não devem ser positivados de forma acadêmica. A necessidade de prestar garantias sempre que houver a possibilidade de se tornar efetiva ou inócua futura decisão já está enraizada no nosso sistema jurídico e não é princípio exclusivo do direito marítimo. Além disso, a forma da redação gera a impressão de possibilidade de embargo de navio de empresa brasileira para garantir credo no país, o que não tem sido praticado no país



Art. [41º]. Pelo princípio da limitação de responsabilidade reconhece-se a necessidade de incentivo à navegação comercial, mediante o abrandamento do dever de reparação integral no âmbito da responsabilidade civil do empresário, nos casos expressamente previstos.

RETIRAR

princípios não devem ser positivados de forma acadêmica.

O propósito do "incentivo à navegação comercial", em lei brasileira, deve se restringir à nossa navegação. Embora a navegação praticada por estrangeiro seja de nosso interesse, como meio de transporte de nossas exportações e importações, entendo que a globalização ainda não chegou ao estágio de incorporarmos em nossa legislação dispositivos que visem beneficiar a todos, inclusive a interesses estrangeiros. Para esse desiderato, de globalização, temos as leis uniformes e as convenções internacionais.

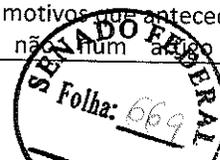
Considerando-se, assim, que o artigo 41 diz respeito à incentivo da navegação comercial brasileira, tanto a de longo-curso como principalmente de cabotagem e interior, entendo que o legislador não deve reconhecer a necessidade de incentivo a determinada atividade comercial.

Todas as atividades comerciais no país carecem de incentivo, amparo, proteção, tendo em vista o hoje reconhecido benefício social de qualquer atividade produtiva.

E quem determina quais serão estes incentivos é o Poder Executivo. Através de proteção (da bandeira no caso da navegação marítima), linhas de crédito, obrigatoriedade do "conteúdo local", anistia ou reescalamento de débitos fiscais, etc.

Se a lei determinar o "abrandamento do dever da indenização integral no âmbito da responsabilidade civil do empresário", poderá fazê-lo pela lei, como o fez, no sentido inverso, ao determinar a responsabilidade objetiva em atividades de risco, ou mesmo a responsabilidade absoluta, sem cláusulas excludentes, como acontece com a responsabilidade por acidentes de trabalho ou por danos à superfície de queda de aeronaves.

A justificativa poderá ser exposta na exposição de motivos que antecede o texto legal, não em um artigo da





		própria lei, justificando a exceção como um "incentivo" àquela indústria.
Art. [42º].Pelo princípio da origem costumeira, a formação, a validade e os efeitos das relações jurídicas no âmbito do comércio marítimo devem ser interpretados de acordo com os seus usos e costumes.	RETIRAR	princípios não devem ser positivados de forma acadêmica A redação parece dar prevalência aos usos e costumes à própria lei, ao incluir que a validade das relações jurídicas estariam sujeitas aos usos e costume e não à lei. Como se sabe, os usos e costumes influenciam e levam à edição da lei, servem de fonte subsidiária na ausência da lei, mas não prevalecem ou subsistem à lei. Antigamente exigia-se que o uso e costume comercial, para ser considerado com força de lei entre os comerciantes, teria que ser registrado no Registro de Comércio. Era o corporativismo, os comerciantes faziam dos "costumes" que praticavam a lei entre eles. Tal prática caiu em desuso, diante do império da lei. A atual cultura jurídica não aceita que o juiz deixe de aplicar a lei para aplicar usos e costumes, a não ser quando a lei inexistente, matéria regulada pela lei processual civil. Não se aceita, por exemplo, a aplicação de costumes contra-legend.
Art. [43º].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.	RETIRAR	princípios não devem ser positivados de forma acadêmica Por "princípio da informalidade" registra-se princípio clássico de nosso direito. O contrato se aperfeiçoa com o acordo de vontades, não necessariamente quando é assinado o instrumento deste acordo, o contrato. Quando forma específica não seja determinada, pela lei, como da essência à validade do contrato. Este princípio, de nosso direito, entendo não é seguido pelo direito anglo saxão, onde prevalece a letra do contrato à vontade das partes, Este princípio, portanto, é válido para toda e qualquer relação jurídica, não é uma exclusividade do direito que regula as relações jurídicas em matéria da navegação hidroviária
Livro IV – Dos fatos jurídicos empresariais		
Título Único – Dos negócios jurídicos empresariais		



Capítulo II – Da prescrição e decadência		
Art. [171º]. Prescreve, em geral, no prazo de cinco anos, contados da data em que poderia ter sido exercida, a pretensão relativa à aplicação deste Código ou da legislação comercial.		
Art. [172º]. Prescreve: I – em seis meses, a pretensão: a) contra os peritos e subscritores do capital, para deles haver reparação civil pela avaliação dos bens que entraram para a formação do capital de sociedade, contados da publicação da ata da assembleia que aprovar o laudo ou, no caso de não ser esta publicação obrigatória, da data do instrumento de contrato social ou de alteração contratual; b) dos credores não pagos contra os sócios ou acionistas e os liquidantes, contados do arquivamento no Registro Público de Empresas do distrito ou de outro ato de encerramento da liquidação da sociedade; c) de responsabilizar qualquer das partes de contrato de transporte de carga, em decorrência deste, contados da data da entrega da carga no destino, ou, não tendo havido entrega, do nonagésimo dia seguinte à data prevista; d) do franqueado de pleitear a anulação do contrato de franquia, em razão de informações falsas na Circular de Oferta de Franquia ou de descumprimento do prazo legal para sua disponibilização, contados, no primeiro caso, do momento em que pôde ser percebida a falsidade, e, no segundo, da data da assinatura do instrumento contratual; e) de anular ou declarar a nulidade de deliberação de assembleia geral, contados da publicação da ata; f) de anular ou declarar a nulidade de deliberação de outro órgão societário, contados do seu conhecimento pelo prejudicado; II – em um ano, a pretensão: a) para cobrar dividendos ou qualquer outra forma de participação nos resultados da sociedade, contado da data em que tenham sido postos à disposição do sócio ou acionista; b) contra as pessoas a seguir indicadas, para haver reparação civil por atos culposos ou dolosos, no caso de violação da lei, do contrato social ou estatuto ou da convenção do grupo, contado o prazo: 1 - para os fundadores, da publicação dos atos constitutivos da sociedade anônima. 2 - para os administradores ou fiscais, da apresentação aos sócios ou acionistas, em assembleia, reunião ou por qualquer outro meio formal, das demonstrações contábeis referentes ao exercício em que a violação tenha sido praticada. 3 - para os sócios ou acionistas, controladores e liquidantes, da primeira assembleia geral posterior à violação. c) contra sócios ou acionistas para a restituição de	Sugeriu-se algumas modificações redacionais nas alíneas específicas, conforme comentários ao lado.	Prescrição ânua que segue a regra do antigo art. 449 do Código Comercial de 1850 que foi revogada e ficou desamparada por uma aparente falha e omissão do legislador do código civil de 2002. O prazo prescricional anuo também segue a linha do decreto-lei 116/67, da lei de transporte rodoviário, lei de transporte multimodal, etc Alínea J – ressalva quanto ao termo <i>'findou o transporte'</i> , posto que poderia gerar dúvidas quanto ao real termo inicial, sobretudo em se tratando de transporte realizados através de diversos modais contratados de forma individual e independente. Nesse caso, o fim do transporte seria o término de cada etapa/modal ou a entrega no destino final considerando-se a jornada como um todo? Alínea K – criticou-se a redação imprecisa quanto aos termos utilizados (estadia, sobrestadia e frete) e sugeriu-se emendar a alínea 'k' com a alínea 'l' em uma única regra. Alínea L – Houve dúvidas e debates entre os presentes quanto ao termo inicial da prescrição, em especial quanto à <i>data de perdimento</i> . Alguns participantes questionaram se seria adequado o termo inicial da prescrição ocorrer apenas após a <i>'devolução da unidade'</i> , uma vez que enquanto não devolvido o container não estaria em curso o prazo prescricional e a situação poderia se perpetuar e ponderando que poderia ser mais adequado sugerir o termo inicial como sendo a data da retirada da mercadoria, por exemplo. Outros, por outro lado, ponderaram ser adequada a contagem do prazo prescricional a partir da data de devolução do container, eis que



dividendos ou participações nos resultados da sociedade recebidos de má-fé, contado o prazo da data do pagamento;

d) contra os administradores ou titulares de partes beneficiárias para a restituição de participações no lucro recebidas de má-fé, contado o prazo da data do pagamento;

e) contra o agente fiduciário dos debenturistas ou titulares de partes beneficiárias para dele haver reparação civil por atos culposos ou dolosos, no caso de violação da lei ou da escritura de emissão, contado o prazo da publicação da ata da assembleia geral em que tiver tomado conhecimento da violação;

f) do sócio ou acionista contra a sociedade de que participa, qualquer que seja o fundamento, contado o prazo da data em que poderia ter sido proposta a ação.

g) de executar o sacado da duplicata e respectivos avalistas, a contar do vencimento.

h) de executar a duplicata contra endossante e seus avalistas, a contar da data do protesto;

i) de qualquer dos coobrigados de uma duplicata de executar os demais, a contar da data em que tenha efetuado o pagamento do título.

j) de responsabilizar o transportador, por faltas, avarias ou atraso na entrega de cargas, a contar do dia em que findou o transporte, ressalvado o disposto em lei especial;

k) de cobrança de frete, estadias e sobrestadias de embarcações, a contar do dia da entrega da carga, se outra não for a prescrição decorrente da natureza do título;

l) de cobrança de sobrestadias de contêineres, a contar do dia da devolução da unidade ou do momento em que for considerada perdida;

m) de dar início à regulação de avaria grossa, a contar do fim da viagem em que teve lugar a perda;

n) de cobrança da contribuição fixada na regulação de avaria grossa, a contar do fim da regulação;

o) de responsabilizar contratante em razão de contrato de reboque, a contar da data de conclusão das operações ou da data prevista para sua conclusão; e

p) de reparação civil do depositante contra o armazém geral ou alfandegário pela falta, dano ou extravio de mercadoria recebida em depósito, a contar da data em que a mercadoria foi ou deveria ter sido retirada.

§ 1o. Quando a ação se originar de fato que deva ser apurado no juízo criminal, não ocorre a prescrição antes da respectiva sentença definitiva, ou da prescrição da ação penal.

§ 2o. Ficam mantidos os prazos estabelecidos em leis especiais ou tratados relativos ao direito marítimo que não conflitem com o disposto neste Código.

apenas nesse momento, o transportador tem ciência do valor devido de demurrage/detention e apenas nesse momento lhe surgiria a pretensão líquida para cobrança. Ademais, pode ser difícil precisar a data da efetiva retirada da mercadoria, data essa determinada pelo consignatário segundo seu interesse. Logo, o dispositivo não pode beneficiar a parte que está em mora quanto à devolução do container e transferir o ônus à parte que seria credora. Destacou-se que a fixação do termo a quo considerando a data de devolução do container não impede a possibilidade do transportador ingressar com ação de cobrança dos valores parciais e requerer em sede de tutela antecipada a devolução da unidade, como tem sido aceito pelos tribunais. No entanto, não obstante a faculdade do transportador nesse tocante, não deveria estar fluindo para ele um prazo prescricional sobre uma mora do consignatário que não devolveu o container.

Também foi comentado que a redação do artigo, no que concerne a estabelecer o termo inicial como a data de perdimento, gera dúvida. Indagou-se se seria considerado o perdimento da unidade ou da carga. Se for o perdimento da carga, deve ser esclarecido se a contagem se iniciaria após ultrapassado o período estipulado pela Receita Federal para desembarço da carga (90 dias) ou com a lavratura do Auto / Certidão. Tal termo inicial na nossa opinião geraria uma insegurança jurídica. Caso se refira ao perdimento da unidade, há ainda mais insegurança, porque não resta claro se a unidade será considerada perdida após o prazo estabelecido no BL, na data da comunicação pelo consignatário ou se será necessário a lavratura de Boletim de Ocorrência.

Sugestão de juntar alínea K e L, regulando a cobrança de todos os valores decorrentes dos custos de afretamento e transporte.





		<p>Alínea M – Obscuridade no termo inicial (declaração da avaria ou nomeação do regulador?) Crítica ao tempo elevado de prescrição.</p> <p>Alínea N – ok.</p> <p>Alínea O – obscuridade quanto ao tipo de responsabilidade englobada pelo artigo, ou seja, se seria a cobrança do valor cobrado pelo serviço de reboque em si ou a cobrança de eventuais danos ou prejuízos causados durante uma operação de reboque. Em se tratando de responsabilidade contratual pura e simples, entendeu-se ser mais apropriada a retirada do artigo e manutenção da regra geral do código civil.</p> <p>§2º - ressalva quanto à Lei do TM que prevê a possibilidade de suspensão do prazo prescricional. Sugeriu-se adaptar a redação para "<i>Ficam mantidos os prazos e as condições suspensivas estabelecidas em leis especiais...</i>"</p>
Art. [173º]. A interrupção da prescrição, que somente pode ocorrer uma vez, verifica-se: I – nas hipóteses do art. 202 do Código Civil (Lei n. 10.406, de 10 de janeiro de 2002); ou II – por protesto notarial.		Inciso II – ressalva quanto ao protesto. Insegurança jurídica. Publicidade e efetividade. Qual a motivação?
Art. [174º]. Interrompida a prescrição da pretensão de executar título de crédito, a interrupção só produz efeitos em relação à pessoa para quem a interrupção foi feita.		
Art. [175º]. Prescrita a pretensão de executar título de crédito, caberá ainda a ação causal no respectivo prazo prescricional.		
Art. [176º]. São decadenciais os demais prazos extintivos previstos neste Código.		
Art. [177º]. Em caso de omissão deste Código, da lei, do contrato empresarial, do contrato social, do estatuto, do regulamento ou de qualquer outro instrumento de negócio jurídico empresarial, será de dez dias o prazo para o exercício de direito ou cumprimento de obrigação ou dever. Parágrafo único. O juiz pode fixar prazo diverso no caso de a parte demonstrar a impossibilidade temporária do exercício do direito ou cumprimento da obrigação ou dever no previsto pelo caput.		



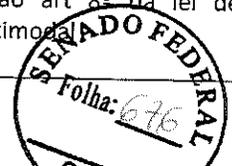
Capítulo IV – Dos contratos de logística		
Seção II – Do transporte de cargas		
		<p>Essa seção é aplicável genericamente ao transporte de cargas, mas já há um capítulo no próprio PL específico para o transporte aquaviário, o que poderia gerar confusão interpretativa.</p> <p>Seria interessante incluir uma ressalva de que para o transporte marítimo se aplicam as regras do capítulo específico relacionado ao transporte aquaviário (arts. 848 e seguintes)</p> <p>Além disso, a matéria também é regulada na lei de transporte multimodal e no código civil, sendo importante uma cautela legislativa para não criar leis novas que modificam em parte leis anteriores, sem revogar expressamente seus dispositivos.</p>
<p>Art. 517. O transportador, no transporte de carga, é responsável:</p> <p>I – pela execução, direta ou indireta, dos serviços de transporte da carga, do local em que as receber até a sua entrega no destino;</p> <p>II – pelos prejuízos resultantes de perda, danos ou avaria à carga sob sua custódia; e</p> <p>III – havendo prazo de entrega indicado no título, pelos danos decorrentes de atraso.</p> <p>Parágrafo único. No caso de dano ou avaria, deve ser lavrado o "Termo de Avaria", assegurando-se às partes interessadas o direito de vistoriar a carga avariada, sem prejuízo do previsto no contrato de seguro, se houver.</p>	RETIRAR	<p>O artigo é cópia da Lei de Transporte Multimodal.</p>
<p>Art. 518. O transportador somente não é responsável por:</p> <p>I – ato ou fato imputável ao contratante ou ao destinatário da carga;</p> <p>II – inadequação da embalagem, quando imputável ao expedidor da carga;</p> <p>III – vício próprio ou oculto da carga;</p> <p>IV – manuseio, embarque, estiva ou descarga executados diretamente pelo expedidor, destinatário ou consignatário da carga, ou, ainda, pelos seus agentes ou prepostos;</p> <p>V – força maior ou caso fortuito.</p> <p>Parágrafo único. Inobstante as excludentes de responsabilidade previstas neste artigo, o transportador será responsável se agravar as perdas ou danos.</p>	RETIRAR	<p>Regra similar ao art. 863 que seria aplicável especificamente para o transporte aquaviário, objeto desta análise.</p>
<p>Art. 519. O transportador é responsável pelas ações ou omissões de seus empregados, agentes, prepostos ou terceiros contratados ou subcontratados para a execução dos serviços de transporte.</p> <p>Parágrafo único. O transportador tem direito de</p>	RETIRAR	<p>O código civil já estabelece que o empregador responde pelos atos dos seus prepostos (932,III CC)</p>



regresso contra os terceiros contratados ou subcontratados, para ressarcimento do valor que houver pago ao prejudicado.		
Art. 520. A responsabilidade do transportador inicia-se no ato do recebimento da carga e cessa na sua entrega, sem ressalvas nem protestos, ao destinatário.	RETIRAR	Regra similar ao art. 853 que seria aplicável especificamente para o transporte aquaviário, objeto desta análise.
Art. 521. Não estabelecido no título prazo de entrega, o atraso se verifica quando ultrapassado o que seja, razoavelmente, exigível do transportador, em vista das circunstâncias do transporte.		Não há regra similar no capítulo relativo ao transporte aquaviário, razão pela qual essa regra se aplicaria como regra geral. Mencionou-se apenas uma ressalva quanto à expressão "título", posto que dentre os documentos existentes nas operações de transporte de cargas, nem todos são considerados títulos, mas o conhecimento de transporte sim.
Art. 522. Salvo se outro prazo constar do título, poderá ser considerada perdida, pelo portador do título, a carga que não for entregue nos noventa dias seguintes à data da entrega nele prevista.		Surgiu dúvida quanto à origem desse prazo de 90 dias estipulado como presunção de perdimento e se porventura seria o mesmo prazo previsto pelas regras aduaneiras. Se o atraso vier a ser maior que 90 dias e o consignatário ainda possuir interesse na carga, o seu recebimento não impediria a possibilidade de cobrança pelos prejuízos decorrentes do atraso, mas o limite temporal para presunção do perdimento pode vir a ser relevante nas hipóteses de cobertura securitária.
Art. 523. O transportador deve informar ao contratante, quando solicitado, o prazo previsto para a entrega da mercadoria ao destinatário e comunica, em tempo hábil, sua chegada ao destino. § 1º. A carga ficará à disposição do portador do título, após a conferência de descarga, pelo prazo de noventa dias, se outra condição não tiver sido contratada. § 2º. Findo o prazo previsto no parágrafo anterior, o transportador pode considerar a carga abandonada.		Foram feitas críticas ao parágrafo 2º e entendeu-se pela sua desnecessidade. Mencionar expressamente "transportador", poderá gerar dúvidas se seria um ônus do transportador agir nesse caso, até mesmo porque muitas vezes o assunto envolve questões com a Receita Federal, autoridades diversas, terminais etc e o transportador não tem ingerência.
Art. 524. A responsabilidade do transportador por prejuízos resultantes de perdas ou danos causados à carga é limitada ao valor declarado pelo contratante e consignado no título, acrescido dos valores do frete e do seguro correspondentes. § 1º. O valor da carga transportada é o indicado na documentação fiscal correspondente. § 2º. O limite da responsabilidade do transportador por prejuízos resultantes de atraso na entrega ou de qualquer perda ou dano indireto, distinto da perda ou dano da carga, não excederá o equivalente ao frete	RETIRAR	Regra que viria a substituir o art 750 do código civil. O caput parece contraditório com o parágrafo primeiro, na medida em que no caput se estabelece que o valor tem que ser declarado pelo contratante e consignado no título enquanto que o paragrafo primeiro dá a impressão de que caso o valor não seja declarado, será considerado como valor da carga aquele indicado



<p>pago pelos serviços de transporte.</p>		<p>na documentação fiscal. Em regra o contratante não irá declarar o valor da carga no conhecimento, como já se ve no transporte de longo curso, para beneficiar-se, assim, de um frete menor ao invés do frete ad valorem e a regra do paragrafo único supriria uma omissão do contratante, mas não traria vantagem para o transportador. Pareceria melhor, portanto, mencionar que quando o contratante não declarar o valor da carga no conhecimento, como estabelecido no caput, poderia ser aplicada eventual limitação contratualmente estabelecida no conhecimento. Isso equivaleria a dizer que a limitação eventualmente prevista no conhecimento só teria aplicação se o contratante abster-se de declarar o valor da carga.</p>
<p>Art. 525. O transportador não pode opor qualquer limitação de responsabilidade a quem provar que a perda, dano ou atraso na entrega decorreu de ação ou omissão culposa a ele imputável.</p>		<p>ok</p>
<p>Art. 526. Os empresários que exploram os terminais, armazéns e quaisquer outros estabelecimentos em que se realizam operações de transbordo e depósito são responsáveis, perante o transportador, por perdas e danos ocasionados à carga durante a realização destas operações.</p>	<p>RETIRAR</p>	<p>Sugestão de exclusão. O transportador já possui o direito de regresso caso tenha pago indenização em hipótese de responsabilidade do terminal. O artigo levaria à ideia de que o consignatário de cargas não poderia reclamar diretamente do terminal, por exemplo. Os terminais também podem ser responsabilizados pelos consignatários de carga em tais casos, até porque os transportadores não poderiam cobrar nada do terminal se não vierem a ser cobrados dos consignatários de carga, então o artigo não traz muito sentido. Além disso, foram feitas críticas ao termo "empresários", bem como à expressão "depósito", posto que os contratos de depósito normalmente são distintos das operações de transbordo e implicariam na discussão sobre a aplicação de outras normas específicas de depósito como o decreto dos armazéns gerais, prescrição de três meses, entre outros assuntos.</p>
<p>Art. 527. O título que instrumentaliza o contrato de transporte de cargas é o Conhecimento de Transporte de Cargas.</p>	<p>RETIRAR</p>	<p>Regra similar ao art 89 da lei de transporte multimodal</p>





Título III – Dos títulos de crédito		
Capítulo V – Do Conhecimento de Transporte de Cargas		
Seção I – Das disposições gerais		
<p>Art. 664. O Conhecimento de Transporte de Cargas instrumentaliza o contrato de transporte de carga.</p> <p>§ 1º. A critério do transportador emitente, o Conhecimento de Transporte de Cargas pode ser endossável ou não.</p> <p>§ 2º. Emitidas mais de uma via, apenas a original pode ser endossada.</p> <p>§ 3º. O Conhecimento de Transporte de Cargas é o documento de regência de toda a operação de transporte, do recebimento da carga até a sua entrega no destino.</p>		<p>Entendeu-se contraditório e desnecessário o inciso II na medida em que as cópias naturalmente não são endossáveis, mas apenas a via original os originais</p> <p>Entendeu-se desnecessário o inciso III posto que o capítulo já trata do conhecimento de transporte como instrumentalizador do contrato de transporte.</p>
<p>Art. 665. O Conhecimento de Transporte de Cargas deve conter:</p> <p>I – a designação “Conhecimento de Transporte de Cargas”, ou outra equivalente;</p> <p>II – a cláusula “negociável” ou “não-negociável”;</p> <p>III – o nome, a denominação e endereço do transportador emitente, do contratante, bem como do destinatário da carga ou, se for o caso, da pessoa a ser avisada da chegada da carga ao destino;</p> <p>IV – o valor dos serviços prestados pelo emitente;</p> <p>V – a data e o local da emissão;</p> <p>VI – os locais de origem e destino;</p> <p>VII – a descrição da carga, seu acondicionamento, marcas particulares e números de identificação, aposto na embalagem ou, se não embalada, na própria carga;</p> <p>VIII – a quantidade de volumes ou de peças e o seu peso bruto;</p> <p>IX – o valor do frete, com a indicação “pago na origem” ou “a pagar no destino”;</p> <p>X – outras cláusulas que as partes acordarem.</p>	RETIRAR	<p>Esse artigo repete em parte o artigo 881, mas com alguns incisos distintos.</p> <p>Gerou-se dúvida se apenas os incisos distintos se aplicariam à parte marítima, juntamente com os demais incisos do art 881? Os incisos que já encontram semelhança com aqueles do 881 não se aplicariam ao transporte marítimo, mesmo que eventualmente tenham alguma pequena diferença na redação?</p>
<p>Art. 666. O expedidor, ao contratar os serviços de transporte de carga, deve prestar informações verdadeiras, adequadas e precisas ao transportador.</p> <p>Parágrafo único. Sem prejuízo de outras sanções previstas em lei, o expedidor deve indenizar o transportador pelas perdas, danos ou avarias resultantes de falsidade ou imprecisões nas declarações feitas ou de inadequação dos elementos fornecidos para a emissão do Conhecimento de Transporte de Carga.</p>	RETIRAR	<p>Regra similar ao art. 882 que seria aplicável especificamente para o transporte aquaviário, objeto desta análise.</p>
<p>Art. 667. O transportador, ao receber a carga, deve ressaltar, no Conhecimento de Transporte de Cargas, eventuais inexactidões na descrição feita pelo expedidor, bem como defeitos ou inadequações, nela ou na embalagem, de acordo com as peculiaridades do transporte a ser realizado.</p>	RETIRAR	<p>Regra similar ao art. 883 que seria aplicável especificamente para o transporte aquaviário, objeto desta análise.</p>
Seção II – Da circulação		
<p>Art. 668. O conhecimento ao portador é transferível mediante simples tradição e o nominativo, sucessivamente, por endosso e tradição.</p> <p>§ 1º. A tradição, bem assim o endosso, em branco ou em preto, importam na transferência da propriedade</p>	<p>(...)</p> <p>§ 1º. A tradição, bem assim o endosso, em branco ou em preto, importam na transferência</p>	<p>Sugeriu-se uma alteração no parágrafo primeiro, posto que a propriedade dos bens se transfere com a tradição da propriedade e não do conhecimento. A tradição</p>



sobre as mercadorias mencionadas no conhecimento. § 2º. O endosso em branco faz o título circular ao portador, até novo endosso. O portador pode preenchê-lo, designando-se como endossatário, para tornar o título novamente nominativo.	do título de propriedade sobre as mercadorias mencionadas no conhecimento.	do conhecimento transfere o título de propriedade. Entender-se o contrário acabaria implicando na possibilidade de cobrança de ICMS, por exemplo, a cada endosso de BL.
Art. 669. 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.	RETIRAR	Sugeriu-se excluir esse artigo do presente capítulo e mantê-lo dentro das regras gerais sobre títulos de crédito
Art. 670. O endossador responde perante os endossatários subsequentes e o portador do conhecimento pela legitimidade deste e pela existência das mercadorias.	RETIRAR	Sugeriu-se excluir esse artigo do presente capítulo e mantê-lo dentro das regras gerais sobre títulos de crédito
Art. 671. Enquanto o conhecimento estiver em circulação, só ele pode ser dado em garantia, ou ser objeto de medidas judiciais constritivas, e não, separadamente, as mercadorias que representa.	RETIRAR	Sugeriu-se excluir esse artigo do presente capítulo e mantê-lo dentro das regras gerais sobre títulos de crédito
Art. 672. O conhecimento não pode, por causa estranha ao seu portador, ser reivindicado ou objeto de medidas judiciais constritivas em face de quem o adquiriu de boa-fé e na conformidade das normas que disciplinam a sua circulação.	RETIRAR	Sugeriu-se excluir esse artigo do presente capítulo e mantê-lo dentro das regras gerais sobre títulos de crédito
Seção III – Da retirada da carga		
Art. 673. 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.	RETIRAR	Questão cautelosa, posto que disciplina que aquele que estiver de posse de um conhecimento original poderá dispor das mercadorias, mesmo que seu nome não esteja mencionado no título, nem em endosso. Essa é uma regra já existente, mas que sempre merece cautela, posto que a presunção é de que os legitimados são aqueles que os listados no título ou em endosso (o próprio código civil fala da entrega das mercadorias àquele que possui o conhecimento endossado, cf. art. 754)
Art. 674. O portador do conhecimento tem o direito de retirar as mercadorias no local do destino contra a entrega dos originais, ressalvado o direito de retenção pelo transportador na forma do artigo 866 e parágrafos.		OK
Art. 675. 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. Na hipótese do caput, extingue-se então o contrato de transporte e recolhe-se o respectivo conhecimento. § 2º. O endossatário pignoratício ou em garantia não goza da faculdade prevista neste artigo.	RETIRAR	Essa regra é cópia de um decreto de 1930 que já foi revogado (decreto 19.473/1930). Entendeu-se ser muito perigoso e inconveniente um código estabelecer a possibilidade do portador do conhecimento exigir o desembarque e entrega de mercadoria em trânsito. A regra que poderia ser mais facilmente executada em 1930, é atualmente muito complicada e atrapalharia toda a logística



disposição das cargas a bordo, envolve problemas de segurança, atrasos e outros prejuízos. Será que o código quis se referir a todos esses prejuízos através da expressão "despesas extraordinárias"? esse artigo poderia criar uma armadilha jurídica caso os detentores de BL passem a exigir com frequência o desembarque em portos distintos, na medida em que ou se causaria um caos comercial com mudanças repentinas na logística das rotas e navegação ou os transportadores não irão atender o solicitado e irão seguir a programação inicialmente contratada, fato este que poderia ensejar a discussão se os transportadores então precisariam responder pelos prejuízos quanto ao não atendimento do solicitado. Não parece conveniente estipular-se uma regra codificando a possibilidade de se alterar as condições do contrato quando o cumprimento do contrato já está em curso.

Seção IV – Do penhor da carga transportada

Art. 676. As mercadorias podem ser apenhas mediante simples endosso do conhecimento, com lançamento da cláusula de penhor.

§ 1º. Neste endosso, o endossante deve declarar 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 pode retirar a mercadoria, depositá-la com a mesma cláusula pignoratícia em armazém geral ou onde lhe convier, de acordo com o endossador.

§ 4º. 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 se expedirão esses títulos com assentimento do credor, que não pode se opor, se lhe for oferecido o warrant respectivo.

RETIRAR

Copiado do decreto de 1930 (Dec 19473/30).

Sugeriu-se excluir esse artigo do presente capítulo e mantê-lo dentro das regras gerais sobre títulos de crédito

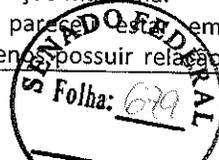
Art. 677. O endossatário pode exigir que o endossador pague os fretes e as despesas devidas para a retirada das mercadorias.

Parágrafo único. Se não o fizer, pode o endossatário adiantar a importância necessária, debitando-a ao

RETIRAR

Esse artigo não se enquadra no foco da análise que está sendo feita pela comissão de legislação marítima.

Em todo caso, parece não ter em desuso ou ao menos possuir relação





endossador com juros legais.		maior com a parte relacionada a títulos de crédito
Art. 678. 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.	RETIRAR	Esse artigo não se enquadra no foco da análise que está sendo feita pela comissão de legislação marítima.
Art. 679. No caso de perda, falta ou avaria da carga, o endossatário pignoratício fica sub-rogado no direito à indenização devida pelo segurador da carga, até o limite de seu crédito.	RETIRAR	Esse artigo não se enquadra no foco da análise que está sendo feita pela comissão de legislação marítima.
Seção V – Do extravio, destruição ou subtração do conhecimento		
Art. 680. 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 deve anunciar o fato, com os detalhes do conhecimento, três dias consecutivos, à custa do comunicante, por jornal de grande circulação no lugar do destino; § 2º. Não havendo reclamação relativa à titularidade do conhecimento e da mercadoria, ou a existência de penhor, no prazo de cinco dias, contado da última publicação, a mercadoria deve ser liberada ao comunicante de acordo com as disposições legais vigentes. § 3º. Se o aviso provier de outrem, que não o consignatário ou o embarcador, valerá como reclamação contra a entrega da mercadoria, para ser judicialmente processada na forma do parágrafo seguinte. § 4º. Havendo reclamação, a mercadoria não será entregue e o reclamante, exibindo cópia do conhecimento, deve fazer, no foro da Comarca do lugar do destino, justificação do fato e do seu direito, com intimação do Ministério Público, publicando-se, em seguida, editais para conhecimento de terceiros como determina o § 1º deste artigo. § 5º. Findo o prazo de cinco dias, contados da última publicação, se não houver oposição, o Juiz proferirá sentença nas subseqüentes quarenta e oito horas e, 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. § 6º. Havendo oposição, as partes terão prazo de cinco dias para produção de provas e, subseqüentemente, o prazo comum de cinco dias para razões finais.	RETIRAR	<p>O artigo muda a regra atualmente prevista no artigo 580 do Código Comercial de 1850.</p> <p>Art. 580 Cod. Comercial 1850 - Alegando-se extravio dos primeiros conhecimentos, o capitão não será obrigado a assinar segundos, sem que o carregador preste fiança à sua satisfação pelo valor da carga neles declarada.</p> <p>Entendeu-se que a regra do Código de 1850 se mostra mais adequada do que o novo artigo, até porque a possibilidade de exigência de uma fiança serve para proteger o transportador quanto à emissão de um segundo conhecimento, caso ele venha a ser demandado por aquele que detiver o conhecimento original extraviado, especialmente porque o art 673 estabelece que "o portador do conhecimento original tem a livre disponibilidade das mercadorias."</p> <p>Criticas ao parágrafo primeiro pois estabelece ao transportador o ônus de publicar a notícia no jornal, caso o consignatário ou embarcador da carga venham a perder o conhecimento original. Esse ônus das publicações deve ser imputável à parte que deu causa à perda do conhecimento e não ao transportador.</p>
Livro IV – Do Direito Comercial Marítimo		
Título I – Das disposições gerais		
Capítulo I – Da regência do Direito Comercial Marítimo		
Art. [777º]. Este livro disciplina as atividades econômicas marítimas exploradas por pessoas naturais ou jurídicas, independentemente da inscrição em Registro Público de	Art. 777 - Este livro disciplina as atividades econômicas marítimas	Sugestão de retirada da segunda parte do dispositivo





Empresas.	exploradas por pessoas naturais ou jurídicas, independentemente da inscrição em Registro Público de Empresas.	
Art. [778º]. O transporte de passageiros é regulado pela Lei Civil e pelo Código de Defesa do Consumidor na relação entre passageiros e transportador.	RETIRAR	Uma lei deve evitar mencionar que uma questão não abordada por aquela lei será abordada por uma outra específica. E se houver mudanças nas demais leis específicas? A aplicação ou não das normas e do CDC deve ser deixada à interpretação do Judiciário, de acordo com as circunstâncias de cada caso.
Capítulo II - Do âmbito de aplicação do direito comercial marítimo		
Art. [779º]. Para os efeitos deste Código, consideram-se águas sob jurisdição nacional as águas compreendidas pelo mar territorial, as águas situadas nos limites da Zona Econômica Exclusiva e, além desta, as águas sobrejacentes à Plataforma Continental.	RETIRAR o artigo. Se optar por manter o artigo, sugerimos a redação: Art. 779 - Para os efeitos deste Código, consideram-se águas sob jurisdição nacional jurisdicionais brasileiras as águas compreendidas pelo mar territorial, as águas situadas nos limites da Zona Econômica Exclusiva e, além desta, as águas sobrejacentes à Plataforma Continental.	Questão regulada em outras normas/convenção. Tema complexo pois o código trata de diferentes aspectos e tentar resumir a Convenção das Nações Unidas do Direito do Mar em apenas esta citação pode parecer simplista, desconsiderando as várias possibilidades que existem, como Zona Contígua, Mar Territorial, etc.
Art. [780º]. 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.	RETIRAR	Recomenda-se estudo mais aprofundado vis a vis a convenção de montego bay. Recomenda-se avaliar a adequação da expressão "nacionalidade", ou "bandeira", "pavilhão". Alinhado com o citado acima recomenda-se manter fora do texto.
Art. [781º]. 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.	RETIRAR.	Na esfera do direito privado, as partes são livres para pactuarem as leis aplicáveis. Matéria também já está disciplinado no CPC e LICC. O dispositivo utiliza o termo 'alto-mar' sem defini-lo ou sem referir-se à Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos do Mar.
Art. [782º]. Os fatos e atos provenientes de embarcações que tiverem início em águas sob jurisdição nacional regem-se pelas leis brasileiras, respeitadas as leis do	RETIRAR	



Estado em que produzirem efeito.		
Art. [783º]. Os direitos reais e os privilégios de ordem privada sobre embarcações regem-se pela lei de sua nacionalidade.	RETIRAR	Não parece adequado ao Código Comercial determinar a jurisdição e a lei aplicável.
Art. [784º]. As medidas assecuratórias de direito regulam-se pela lei do país onde se encontrar a embarcação.	RETIRAR	Não parece adequado ao Código Comercial determinar a jurisdição e a lei aplicável.
Art. [785º]. 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.	RETIRAR	Impede a possibilidade de pactuação pelas partes
Art. [786º]. A assistência e salvamento e o abaloamento 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 abaloamento ocorridos em águas sob jurisdição nacional ou região não submetida a qualquer Estado.	RETIRAR	
Art. [787º]. Não têm 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.	RETIRAR	“Bilhete de passagem” contradiz o próprio projeto, em seu artigo que trata da aplicação do CDC. Impede a possibilidade de pactuação pelas partes
Capítulo III - Das embarcações e sua propriedade		
Art. [788º]. 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. 788 – Para fins de aplicação dessa lei, 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, apoio marítimo e portuário ou outras operações nas águas, de acordo com sua aptidão, inclusive as plataformas flutuantes e, quando rebocadas, as fixas. RETIRAR o parágrafo único	Disposição semelhante à trazida pela lei 9.432 com singelos acréscimos.
Art. [789º]. Embora as embarcações sejam bens móveis, serão observadas regras semelhantes às dos bens imóveis nos casos expressamente contemplados em lei.	RETIRAR	não há necessidade. Regra de direito civil.
Art. [790º]. É proprietário da embarcação a pessoa natural ou jurídica em cujo nome estiver registrada ou inscrita.	RETIRAR	Analisar a lei de registro da Propriedade Marítima.
Art. [791º]. A propriedade de uma embarcação pode ser adquirida por sua construção ou por qualquer outro meio regular permitido em direito, observadas as	RETIRAR	Analisar a lei de registro da Propriedade Marítima



disposições de lei especial.		
Art. [792º]. Os atos relativos à transferência de propriedade e anotações de ônus reais de embarcações sujeitas a registro no Tribunal Marítimo devem 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.	RETIRAR	Analisar a lei de registro da Propriedade Marítima.
Título II – Dos sujeitos		
Capítulo I - Do armador		
Art. [793º]. 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.	RETIRAR	Não fala sobre o registro de armador. Além disso, há a problemática sobre terceirização, especialmente das empresas dos tripulantes. Gera lacunas e conflito com definições trazidas em normas de direito público e administrativo.
Art. [794º]. Podem 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.	RETIRAR	Lei especial já regula a matéria, não havendo necessidade do artigo.
Capítulo II - Do operador ou administrador de embarcações		
Art. [795º]. 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.	RETIRAR	Retirar, principalmente o Parágrafo único, o qual cria solidariedade que não existe.
Capítulo III - Do agente marítimo		
		Cogitou-se manter talvez um único artigo acerca do agente marítimo, definindo a figura, esclarecendo a ausência de confusão entre responsabilidade do agente/mandatário e responsabilidade do armador/mandante e remetendo-se, no mais, à lei civil. A FENAMAR já manifestou posição similar, criticando o capítulo 'do agente marítimo' e ressaltando a necessidade de menção expressa à natureza do mandato como preconiza a lei civil. Sugeriu-se que o capítulo regule





		somente a atividade de agente marítimo consignatário de navio. Ver também arts. 487 e 488 do PL Senado.
Art. [796º]. 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 de sua designação.	ALTERAR (v. comentários)	Recomenda-se não manter a definição. Contudo, caso persista, alterar para "atender para os interesses da embarcação" e não da própria embarcação, vez que não é sujeito de direito. Cogitou-se, também estipular-se um parágrafo único para ressaltar proteger os agentes contra potencial responsabilização por obrigações do mandante, estabelecendo que o agente marítimo não é representante legal do armador ou de quem lhe designe Outra sugestão de redação: "Pessoa natural ou jurídica que, obrando através de mandato mercantil, pratica atos ou administra interesses do armador do navio ou de quem o venha designar, obrigando-se sempre em nome do mandante, exceto na gestão de negócios não ratificada. Parágrafo único: O agente marítimo não é representante legal do armador estrangeiro ou de quem quer que lhe designe para os efeitos do art. 224 deste Código."
Art. [797º]. São atribuições principais do agente marítimo, segundo as instruções recebidas: I – assistir a 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 as 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; V – angariar cargas, e; VI – em geral, realizar todos os atos ou gestões solicitados por quem o designou.	RETIRAR	As atribuições não são exaustivas. Além disso, são matérias contratuais, não havendo necessidade de lei regulamentando além do código civil. Algumas atribuições exemplificadas somente existirão se forem atribuídas por contrato caso a caso e não devem estarem previstas como presunção legal. Sugere-se a retirada do artigo ou ao menos sua revisão, com a supressão de alguns incisos (como III e IV por exemplo), ou a inclusão de expressão que demonstre que tais atribuições sejam facultativas (Podem ser atribuições do agente marítimo ...). Ver comentários FENAMAR
Art. [798º]. Agentes marítimos gerais são aqueles que atuam em área geográfica abrangendo mais de um porto, podendo nomear subagentes.	RETIRAR	Está criando uma nova qualificação de agente. Ver comentários FENAMAR
Art. [799º]. Agentes marítimos consignatários atuam apenas perante os portos para os quais foram designados, podendo nomear subagentes.	RETIRAR	Desnecessário. Ver comentários FENAMAR
Art. [800º]. Quando existir conflito de interesses, os	RETIRAR	Desnecessário.





proprietários, armadores ou fretadores podem 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.		Ver comentários FENAMAR
Art. [801º]. 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.	RETIRAR	Desnecessário. Ver comentários FENAMAR
Art. [802º]. Aquele que nomeou o agente é responsável por todos os atos por este praticados dentro dos limites da sua designação.	RETIRAR	Desnecessário. Ver comentários FENAMAR
Art. [803º]. Sempre que o agente contratar expressamente em nome de quem o designou, será este o único responsável. Parágrafo único. Ficará, porém, o agente pessoalmente obrigado se não identificar sua atuação como a de agente marítimo nos atos ou negócios que celebrar com terceiros.	RETIRAR	Desnecessário. Contraria o artigo 622 CC. Ver comentários FENAMAR
Art. [804º]. 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.	RETIRAR	Desnecessário. Ver comentários FENAMAR
Art. [805º]. Aquele que designou o agente é obrigado a adiantar a importância das despesas necessárias à execução do agenciamento, bem assim a 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.	RETIRAR	Desnecessário. Ver comentários FENAMAR
Art. [806º]. Salvo disposição 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.	RETIRAR	Desnecessário. Artigo 664 CC já regula essa questão. Ver comentários FENAMAR
Art. [807º]. 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.		Criticou-se o fato de a lei estipular que os agentes marítimos detêm poderes para receber citação em nome do capitão, armador, fretador e afretador, seja para evitar-se que a lei traga diversas qualificações jurídicas e expressões dos personagens envolvidos na navegação, misturando classificações quanto a propriedade e posse com posição em contrato de fretamento. Além disso, criticou-se a possibilidade de recebimento em nome do capitão, sendo temerário que uma pessoa natural possa ser citada através de um agente, com o qual não possui relação jurídica. Um sugestão seria estipular que os agentes “podem deter poderes para receber citações em nome de quem o designar.”



Art. [808º]. Pelas somas que devia entregar a quem o designou ou pelas que recebeu para despesas, mas empregou em proveito seu, deve pagar o agente marítimo juros legais, desde o momento em que abusou.	RETIRAR	Desnecessário. Ver comentários FENAMAR
Capítulo IV - Dos operadores de transporte		
Seção I - Do transportador		
Art. [809º]. Transportador para os fins 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.	RETIRAR	As definições são desnecessárias.
Art. [810º]. O transportador, transportador marítimo e transportador contratual têm a mesma responsabilidade perante o contratante do transporte.	RETIRAR	Desnecessário
Seção II - Do transportador contratual (NVOCC)		
Art. [811º]. Transportador Contratual é a pessoa jurídica que, não sendo o armador, proprietário ou afretador de embarcação, emite Conhecimento de Transporte Marítimo em nome próprio, identificando-se como o transportador e subcontrata um transportador operacional para realização do transporte das mercadorias que lhe forem entregues pelo embarcador. Parágrafo único. As disposições sobre responsabilidade no transporte aquaviário de cargas se aplicam ao Transportador Contratual e ao operacional, que respondem solidariamente.		Importante haver uma definição legal de NVOCC, mas recomenda-se uma revisão e especial cautela na redação
Título III - Das obrigações, contratos e títulos de direito marítimo		
Capítulo II - Dos contratos de utilização de embarcação		
Seção I - Do afretamento		
Subseção I - Da carta-partida		
Art. [812]. O instrumento dos contratos de afretamento denomina-se carta-partida.	RETIRAR	Artigo desnecessário por ser simplesmente didático. Não há necessidade da lei denominar o nome do instrumento dos contratos de afretamentos. Além disso se destaca que o nome carta-partida caiu em desuso no Brasil, sendo mais adequado denominar contrato de afretamento.
Art. [813]. 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. [814]. 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. Os contratos de afretamento a casco nu de embarcações estrangeiras somente podem ser admitidos a registro mediante a prévia suspensão da bandeira original, substituída pela brasileira durante a vigência do contrato, na forma prevista em lei.	RETIRAR - §§ 1º, 2º e 3º	§ 1ºA Lei 7652 não prevê o registro de contratos de afretamento a casco nu, mas sim de embarcações de bandeira estrangeira, suspensa, afretadas a casco nu por uma EBN. O cancelamento de registro de armador já é tratado na Lei 7652, quando prevê o cancelamento do





<p>§ 2º. O afretamento a casco nu de embarcação brasileira para afretador estrangeiro implica a suspensão da bandeira brasileira enquanto durar o afretamento.</p> <p>§ 3º. Quaisquer interessados podem ser partes nos afretamentos e subafretamentos a casco nu, porém, o afretador ou sub afretador que efetivamente exercer a função de armador deve ser legalmente habilitado para o exercício dessa atividade.</p>		<p>registro de armador ao fim do contrato.</p> <p>§ 2º Procedimento não previsto na legislação de registro. Em outras palavras, o flag-out não está previsto na lei brasileira.</p> <p>Em todo caso, seria bom estimular um mecanismo de possibilidade de flag-out e suspensão da bandeira brasileira, mas de forma mais apropriada.</p> <p>§ 3º - Interfere com disposições de outras leis (Lei 7652). Não faz sentido impor a obrigação de suspensão do parag 2º.</p>
<p>Art. [815]. O contrato de afretamento a casco nu, dentre outras disposições, deve conter:</p> <p>I – a data e o prazo de duração;</p> <p>II – forma e lugar da entrega da embarcação ao afretador e forma e lugar de sua devolução ao fretador;</p> <p>III – qualificação das partes contratantes;</p> <p>IV – o preço, a forma e o local do pagamento;</p> <p>V – descrição e especificações técnicas a embarcação, nome, número de registro e porto de inscrição;</p> <p>VI – a navegação pretendida e eventuais restrições à utilização da embarcação;</p> <p>VII – forma de solução de litígios, foro e lei aplicável.</p>	RETIRAR	<p>Artigo desnecessário por ser simplesmente didático. A indústria tem experiência em celebrar contratos de afretamento, não precisando a lei definir o conteúdo que o contrato deve ter, sendo mais interessante prestigiar-se os costumes e práticas comerciais ao engessamento e formalismo das relações</p>
<p>Art. [816]. Cabe 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. Parágrafo único. Pode 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. O exercício ou não desta faculdade não acarreta para o fretador qualquer responsabilidade por erros ou omissões cometidas pelo capitão ou oficial superior de máquinas no exercício das suas funções.</p>	RETIRAR	<p>Artigo desnecessário por ser simplesmente didático. O conceito de afretamento a casco nu pressupõe que esta obrigação seja do afretador. No tocante ao parágrafo único, as partes são livres para pactuar o que lei não proíbe, razão pela qual esta disposição também é desnecessária.</p>
<p>Art. [817]. São obrigações do fretador:</p> <p>I – entregar a embarcação ao afretador no estado, forma e lugar convencionados;</p> <p>II – entregar ao afretador os planos, desenhos e manuais existentes nos arquivos de terra ou de bordo;</p> <p>III – responder pelos vícios e defeitos ocultos anteriores ao afretamento, e arcar com os custos dos reparos necessários, salvo disposição em contrário;</p> <p>IV – garantir, durante o tempo do contrato, o uso pacífico da embarcação.</p>	RETIRAR	<p>Artigo desnecessário por ser simplesmente didático. O conceito de afretamento a casco nu pressupõe que esta obrigação seja do fretador.</p>
<p>Art. [818]. São obrigações do afretador:</p> <p>I – utilizar a embarcação de acordo com sua classificação e características técnicas, nos termos e nas</p>	RETIRAR	<p>Artigo desnecessário por ser simplesmente didático. O conceito de afretamento a casco nu pressupõe</p>





<p>condições estabelecidas no contrato;</p> <p>II – pagar pontualmente o preço ajustado;</p> <p>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;</p> <p>IV – prover os reparos e a manutenção da embarcação necessários ao bom estado de utilização, classificação e navegabilidade;</p> <p>V – restituir a embarcação ao fretador, findo o contrato, na forma e lugar convenionados e no estado em que a recebeu, ressalvado o desgaste natural decorrente do uso regular;</p> <p>VI – promover a inscrição ou registro do contrato na forma do artigo 814.</p>		que esta obrigação seja do afretador.
<p>Art. [819]. Se, durante o tempo do contrato, a embarcação, por fortuna do mar, sofrer perda total real ou construtiva, o contrato dar-se-á como extinto, sem prejuízo das perdas e danos a que der causa.</p>		
<p>Art. [820]. O afretamento a casco nu cessa de pleno direito findo o prazo estipulado no contrato independentemente de prévia notificação ou aviso.</p> <p>§ 1º. O afretador não deve iniciar uma viagem ou operação cuja duração previsível exceda a vigência do contrato, sob pena de responder por perdas e danos.</p> <p>§ 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.</p> <p>§ 3º. Salvo disposição em contrário, convindo ao afretador a continuação do contrato, deve notificar por escrito ao fretador, com antecedência de 90 dias, para o estabelecimento das condições da prorrogação. No silêncio do fretador, presume-se prorrogado o contrato por prazo indeterminado nas mesmas condições,</p> <p>§ 4º. Prorrogado o afretamento por prazo indeterminado na forma do parágrafo anterior, o fretador pode rescindi-lo a qualquer tempo, notificando o afretador para devolver a embarcação no prazo máximo de 90 dias.</p>	RETIRAR	Artigo desnecessário por ser simplesmente didático. A indústria nacional e internacional já tem esses conceitos consagrados em seus contratos, não precisando de lei que os estipule. Além disso, cumpre lembrar que as partes são livres para contratar, podendo dispor diferente do que se propõe, desde que não prejudique o interesse público ou de terceiros.
<p>Art. [821]. Se o afretador deixar de restituir a embarcação no término do contrato, deve pagar, enquanto estiver na sua posse, o preço que for arbitrado pelo fretador e responde por todas as perdas e danos, mesmo que decorrentes de fortuna do mar ou culpa exclusiva de terceiros. Parágrafo único. Na hipótese deste artigo, o fretador tem ação de reintegração de posse da embarcação, que pode ser exercida no foro convenionado ou no local onde se encontrar a embarcação.</p>	RETIRAR	Inconsistente. O excesso de tempo enseja indenização por perdas e danos e não por valor estipulado pelo fretador. Esta disposição viola conceitos consagrados no Código Civil.



Art. [822]. Se durante o tempo do contrato os direitos de propriedade da embarcação forem, a qualquer título, transferidos a terceiro, o adquirente ou cessionário é obrigado a respeitar, em todos os seus termos e condições, o contrato de afretamento a casco nu devidamente registrado.	RETIRAR	Inconsistente. O registro de propriedade marítima não prevê o registro de afretamento a casco nu (Lei 7.652).
Art. [823]. Salvo estipulação em contrário, ao afretador é vedado subafretar a embarcação nem fazer cessão dos direitos resultantes do contrato. Parágrafo único. Permitido o subafretamento, o subafretador responde solidariamente com o afretador pelo pagamento do preço ao fretador e demais obrigações previstas no contrato original.	RETIRAR	Não segue as regras do mercado. O subafretamento não se constitui em cessão de contrato, mas sim o surgimento de uma nova relação contratual entre o afretador do contrato original, que passa a ser fretador, no contrato de subafretamento e o subafretador. Os dois contratos tem vigência simultânea. O mercado não trabalha com o conceito do subafretador responder solidariamente pelo contrato original.
Subseção III - Do afretamento por tempo		
Art. [824]. 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 deve ser legalmente habilitado como titular de empresa de navegação para a realização das viagens ou das operações pretendidas. § 2º. Quaisquer interessados, para o atendimento de suas necessidades empresariais, podem afretar embarcação por tempo.	RETIRAR §§ 1º 2º	Interferem com disposições de outras leis. O fretador não precisa ser necessariamente empresa de navegação (Lei 9.432), uma vez que pode haver subafretamento.
Art. [825]. O fretador é obrigado: I – a colocar e manter à disposição do afretador a embarcação armada e tripulada, com os documentos necessários e em estado de navegabilidade; II – a realizar as viagens ou operações acordadas.	RETIRAR	Artigo desnecessário por ser simplesmente didático. Estes conceitos são inerentes ao conceito de afretamento por período.
Art. [826]. O afretador é obrigado: I – a limitar o emprego da embarcação ao uso para o qual foi contratada e segundo as condições do contrato; II – a pagar o valor ajustado no lugar, tempo e condições acordadas.	RETIRAR	Artigo desnecessário por ser simplesmente didático. Estes conceitos são inerentes ao conceito de afretamento por período.
Art. [827]. 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.	RETIRAR	Não segue as regras do mercado. O conceito de off-hire, consagrado nesse tipo de afretamento não é tratado desta forma. O texto proposto impõe ao fretador um ônus excessivo.
Art. [828]. Dentro dos limites que o contrato lhe confere, o afretador pode dar ordens ao comandante no tocante às viagens ou operações. Parágrafo único. O fretador não é responsável perante o afretador, pelas culpas comerciais do capitão ou da equipagem decorrentes do emprego da embarcação segundo	RETIRAR	Caput - Artigo desnecessário por ser simplesmente didático. Este conceito é inerentes ao conceito de afretamento por período. § único - Não está definido o que é culpa comercial. Capitão e



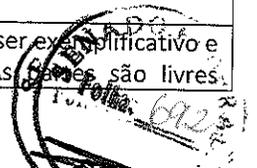
aquelas instruções. Cabe ao fretador o direito regressivo contra o afretador pelos prejuízos e outras responsabilidades perante terceiros que venham a recair sobre a embarcação decorrentes de sua exploração.		equipagem não são termos empregados na legislação corrente. A isenção de responsabilidade concedida está ampla demais. O direito de regresso concedido está amplo demais.
Art. [829]. 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.	RETIRAR	Não segue as regras do mercado. Os avisos são necessários e não podem ser excluídos. O mercado adota várias outras formas de reger o encerramento do contrato.
Subseção IV – Do afretamento por viagem		
Art. [830]. O afretamento por viagem é o contrato pelo qual o fretador se obriga, mediante o pagamento do frete ajustado, a realizar transporte mediante o emprego de embarcação determinada, em uma ou mais viagens. § 1º. O fretador por viagem deve ser legalmente habilitado como titular de empresa de navegação para a realização do transporte pretendido. § 2º. Quaisquer interessados em ter as suas cargas transportadas podem afretar embarcações por viagem, para o atendimento de suas operações comerciais.	RETIRAR	Interferem com disposições de outras leis. O fretador não precisa ser necessariamente empresa de navegação (Lei 9.432), uma vez que pode haver subafretamento.
Art. [831]. O contrato deve indicar: I – nome, nacionalidade e 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, o tempo e lugar convenionados para carga e descarga, as estadias e sobrestadias, bem como o modo por que se vencem e contam; V – o preço do frete, das estadias, sobrestadias e gratificações, o tempo e modos de pagamento.	RETIRAR	Artigo desnecessário por ser simplesmente didático. A indústria nacional e internacional já tem esses conceitos consagrados em seus contratos, não precisando de lei que os estipule. Além disso, cumpre lembrar que as partes são livres para contratar, podendo dispor diferente do que se propõe, desde que não prejudique o interesse público ou de terceiros.
Art. [832]. Ajustado o afretamento de embarcação certa, o fretador não pode substituí-la por outra, salvo expressa anuência do afretador.	RETIRAR	Artigo desnecessário por ser simplesmente didático. O objeto do contrato de afretamento é o afretamento de um certo navio, sendo este aspecto intrínseco ao conceito do contrato.
Art. [833]. O afretador pode ceder a terceiros seus direitos, continuando, porém, solidariamente com o subafretador, responsável para com o fretador pelas obrigações do contrato.	RETIRAR	Não segue as regras do mercado. O subafretamento não se constitui em cessão de contrato, mas sim o surgimento de uma nova relação contratual entre o afretador e o subafretador, que passa a ser



		fretador, no contrato de subafretamento e o subafretador. Os dois contratos tem vigência simultânea. O mercado não trabalha com o conceito do subafretador responder solidariamente pelo contrato original.
Art. [834]. No afretamento por viagem, o afretador é obrigado a carregar a embarcação logo que o Capitão declarar o aviso de prontidão. O carregamento deve ser feito no prazo determinado pelo uso do porto, na falta de estipulação de prazo. As estadias e sobrestadias correm por conta do afretador. § 1º. Vencidos os prazos para o carregamento, 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, estadias e sobrestadias. § 2º. Se embarcada parte da carga, pode o fretador, após as estadias e sobrestadias, proceder a 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. § 3º. Renunciando o afretador ao contrato antes de qualquer carregamento será obrigado a pagar o frete por inteiro.	RETIRAR o caput RETIRAR o § 1º	- Não segue as regras do mercado. A estadia permitida é por conta do fretador, sendo este tempo incluído no preço contratual. A sobreestadia é uma inadimplência contratual. O fato de haver provisões sobre ela no contrato não a torna um direito do afretador. O direito de rescindir nesta circunstância deve ser feito em juízo ou arbitragem. As regras de desfazimento do contrato não seguem o mercado.
Art. [835]. A contagem da sobrestadia, que já tiver sido iniciada, não se suspende na intercorrência de caso fortuito ou força maior.		
Art. [836]. Não determinando o contrato 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. [837]. Se o navio não puder entrar no porto do 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, deve procurar o porto mais próximo que não estiver impedido, comunicando o fato ao afretador e lá proceder à descarga.		
Art. [838]. Ao fretador cabe recusar as cargas que não forem da natureza convencionada, desde que tenha sido especificada no contrato. Não cabe a recusa se a indicação não tiver caráter exclusivo e se a diferença não for prejudicial ao fretador.	RETIRAR	Artigo desnecessário por ser simplesmente didático. Este conceito já está consagrado pelo mercado nacional e internacional.
Art. [839]. É vedado ao afretador abandonar mercadoria a bordo, sob pena de responder pelos prejuízos decorrentes.	RETIRAR	Artigo desnecessário por ser simplesmente didático. Tal aspecto é decorrente da inadimplência do conceito do contrato.
Art. [840]. Aplicam-se ao afretamento total ou parcial as normas relativas ao transporte aquaviário de cargas, no que for cabível.		
Seção II - Do transporte de cargas em volume (COA)		



Art. [841]. Denomina-se transporte de cargas em volume o contrato de transporte referente a grandes volumes de mercadorias, em várias viagens ou por períodos de tempo, observadas as condições contratuais estabelecidas, por meio de embarcações inicialmente não individualizadas.		A prática do mercado é individualizar as embarcações.
Art. [842]. 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 III – Do contrato de reboque		
Art. [843]. 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 deve observar 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.		Caput- Em uma operação de reboque, um rebocador pode cumprir várias funções e não somente rebocar. Dentre estas destacamos: escoltar, navegar com cabo passado, mas sem tracionar, ficar em stand-by, etc. § 1º. Depende da natureza do chamado, a assistência poderá ser contratual ou salvamento. § 2º Não está claro a que se refere.
Art. [844]. 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 cabe a esta, observadas as normas do porto.		
Art. [845]. 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. [846]. Incumbe às partes diligenciar o que for necessário para prevenir riscos à segurança da navegação e ao meio ambiente.		Desnecessário lembrar que a lei precisa ser cumprida.
Art. [847]. O disposto nesta Seção aplica-se às embarcações empurradoras, no que couber.		
Capítulo III - Do transporte aquaviário de cargas		
Seção I – Das disposições gerais		
Art. [848]. Pelo contrato de transporte aquaviário de cargas, que se prova por escrito, o transportador recebe mercadorias de quantos embarcadores se apresentem e se obriga, mediante frete, a transportá-las em embarcação apropriada.		Questionou-se apenas a expressão “embarcação apropriada”, em razão da subjetividade que deriva da palavra apropriada
Art. [849]. 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.		
Seção II - Dos direitos e obrigações do embarcador		
Art. [850]. O embarcador é obrigado a: I – efetuar o carregamento no prazo e forma ajustados;	Art. [850]. O embarcador, entre outros deveres, é	Esse rol tem que ser exemplificativo e não exaustivo. As demais são livres.





<p>II – pagar, salvo disposição em contrário, o frete, encargos contratuais e despesas decorrentes do contrato;</p> <p>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;</p> <p>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.</p>	obrigado a:	para contratar. Sugeriu-se a inclusão de “entre outros deveres”, justamente, para caracterizar que o rol não é taxativo.
Art. [851]. Deixando o embarcador de efetuar o carregamento dentro do prazo, fica responsável pelo pagamento do frete integral a título de frete morto.	Art. 851 - Deixando o embarcador de efetuar o carregamento dentro do prazo, poderá o transportador cobrar o frete.	
Art. [852]. O embarcador responde 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.	Retirar	Muito amplo, pois o embarcador responde por toda a cadeia, não podendo responder por qualquer dano que os outros e o transportador venham a dar causa. O embarcador não pode se responsabilizar por todos os contêineres. A manutenção de tal dispositivo importaria em consolidar previsão temerária. Ademais, na Convenção de Roterdã há previsão dessas responsabilidades.
Seção III - Dos direitos e obrigações do transportador		
Subseção I – Das disposições introdutórias e gerais		
Art. [853]. A responsabilidade do transportador começa desde o momento em que recebe a carga e cessa com a entrega no destino, ao costado do navio, salvo convenção em contrário.	Art. 853 - A responsabilidade do transportador começa desde o momento em que recebe a carga e cessa com a entrega no destino, ao costado do navio, salvo convenção em contrário.	Redação está imprecisa. Não se sabe ao certo quando começa a responsabilidade do transportador.
Art. [854]. Salvo disposição em contrário no contrato ou no conhecimento de transporte, somente ao portador do conhecimento original, ao destinatário e ao embarcador é o transportador obrigado a fazer os avisos e comunicações referentes ao transporte e às mercadorias.	RETIRAR	Contraria o artigo 752 CC. Atualmente, as informações sobre os navios já ficam disponíveis on line.
Art. [855]. O transportador pode 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 neste	RETIRAR	Já disciplinado no Código Civil. A manutenção deste artigo poderia representar verdadeiro entrave para as negociações, sendo certo que eventuais prejuízos podem ser pleiteados pela via judicial adequada (ação de rescisão).





artigo e não se conformando o embarcador com a recusa, pode requerer vistoria. § 2º. Concluindo a vistoria pela improcedência da recusa, o transportador é obrigado às despesas e a efetuar o transporte sem qualquer ressalva no conhecimento.		
Art. [856]. Não pode 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.	RETIRAR	As partes são livres para pactuar, sendo uma intervenção desnecessária. Transportador irá responder de qualquer forma.
Art. [857]. Havendo acordo expresse sobre a derrota da viagem e a ordem das escalas, o transportador não pode alterá-las, salvo impedimento por força maior, salvamento de vidas ou bens.	RETIRAR	Da forma como está escrita, o juiz pode entender que seria uma viagem direta. No B/L não falam as escalas.
Art. [858]. Pode o transportador descarregar as mercadorias irregularmente embarcadas ou perigosas que possam por em risco a tripulação ou à embarcação, respondendo o embarcador por todo e qualquer dano ou despesa resultante daí decorrente.	Art. 858 - Pode o transportador descarregar as mercadorias que não estejam de acordo com as informações descritas pelo embarcador e irregularmente embarcadas ou perigosas que possam por em risco a tripulação ou à embarcação, respondendo o embarcador e o consignatário, solidariamente, por todo e qualquer dano ou despesa resultante daí decorrente.	
Art. [859]. 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 de até 5% do total embarcado. 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.	Inciso II precisa ser revisto, pois os tipos de granel pode variar. RETIRAR o parágrafo único.	II - Os 5% foram baseados numa instrução da Receita Federal. Hoje os acórdãos entendem como 1%, 0,6% ou mesmo nenhum limite. Em regra, há perda de 0,10% da capacidade volumétrica por dia, sendo que, no caso do petroleiro, admite-se apenas a perda do equivalente a 0,5% por viagem. Deve-se retirar o parágrafo único, uma vez que o dispositivo é totalmente ineficiente. Isso porque não há como impedir o abandono da carga.
Art. [860]. Não se deve frete por mercadorias perdidas por naufrágio, variação, pirataria ou presa de inimigos e, tendo-se pago adiantado, repete-se, salvo convenção em contrário.	RETIRAR	Deve ser tratado caso a caso. Hipótese de rescisão contratual que deve ser analisada no caso concreto. Em casos previsíveis de pirataria, por exemplo, esse artigo oneraria demais o transportador.
Art. [861]. Se a embarcação for obrigada a sofrer consertos durante a viagem, os embarcadores ou	RETIRAR	



<p>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.</p> <p>§ 1º. Se o conserto, porém, demandar mais de trinta dias, os embarcadores ou consignatários não serão obrigados senão ao pagamento proporcional do frete, salvo provado que os consertos provêm de caso fortuito ou força maior, quando nenhuma dedução pode ser feita.</p> <p>§ 2º. Para efeito de aplicação do artigo 840 serão incluídas as despesas de estadia e sobrestadia, além de outras previstas na carta-partida.</p>		
<p>Art. [862]. O transportador deve diligenciar quanto ao carregamento, manipulação, estiva, guarda e descarga das mercadorias. As partes podem pactuar que o carregamento e a descarga sejam realizados pelo embarcador ou consignatário.</p>	RETIRAR	Artigo 853 já trata disso
<p>Art. [863]. O transportador não responde pelas perdas decorrentes de:</p> <p>I – atos ou omissões do embarcador;</p> <p>II – vício próprio da mercadoria;</p> <p>III – diminuição de peso de cargas transportadas a granel que, por sua natureza, seja passível de quebra natural, até 5% do total embarcado, salvo se demonstrado dolo ou culpa grave do transportador;</p> <p>IV – insuficiência, deficiência ou inadequação de embalagem;</p> <p>V – caso fortuito ou de força maior.</p>		<p>A subemenda propõe 1%, mas a posição majoritária nos debates entendeu ser mais adequado o percentual de 5%, com o peso de uma presunção relativa, que pode ser contraditada por meio de prova a ser produzida pela parte contra a qual a quebra natural é invocada.</p> <p>Este artigo deveria ficar no capítulo de Limitação de Responsabilidade</p>
<p>Art. [864]. A responsabilidade do transportador por falta ou avaria de carga limita-se ao valor declarado no conhecimento. Parágrafo único. 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.</p>		<p>Este artigo deveria ficar no capítulo de Limitação de Responsabilidade</p> <p>A Subemenda possui um segundo parágrafo que sugeriu-se seja excluído.</p>
<p>Art. [865]. 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 não pode exceder o previsto no parágrafo único do artigo antecedente.</p>		<p>Contraria o art. 403 CC ao falar do dano indireto, na medida em que, ainda que haja inexecução contratual resultante de dolo do devedor, as perdas e danos só incluem os prejuízos efetivos e os lucros cessantes por efeito dela direto e imediato.</p>
<p>Subseção II - Do direito à retenção da carga</p>		
<p>Art. [866]. 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.</p> <p>§ 1º. Os custos com a detenção do navio para a retenção da carga a bordo ou os custos para</p>		<p>Sugestão de excluir possibilidade de retenção da carga a bordo, que não adotamos na sistemática atual (art. 527 do Código Comercial e art. 7º do Decreto nº 116/67)</p>



<p>armazenagem em terra correm por conta dos interesses da carga, sem prejuízo da responsabilidade do transportador perante o terminal ou armazém que realizou a retenção sob sua instrução, inclusive no caso de o valor de venda da carga não ser suficiente para o pagamento dos custos de armazenagem.</p> <p>§ 2º. O transportador é 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.</p> <p>§ 3º. O transportador contratual goza do mesmo direito de retenção previsto no artigo anterior.</p> <p>§ 4º. O destinatário da carga sempre tem direito à sua liberação mediante prestação de caução idônea.</p>		
<p>Art. [867]. O transportador tem direito, procedendo à notificação prévia do interessado, requerer a venda judicial das mercadorias para, após a dedução das despesas feitas relativas à sua arrecadação, armazenagem, guarda, movimentação, serviços relativos, conservação e venda, pagar-se 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, deve ser deferida a venda judicial em caráter de urgência.</p>		<p>Confirma o disposto no art. 527 do Código Comercial.</p>
<p>Art. [868]. Todo empresário que explore atividade de depósito, armazenamento, movimentação e guarda de container, carga ou mercadorias tem o direito de retenção e venda judicial previstos nesta subseção, relativamente aos seus créditos por prestação de serviços e reembolso de despesas, inclusive com conservação e operações.</p>	<p>RETIRAR</p>	<p>Direito de retenção já existe no CC. Esse artigo pode criar confusão com a retenção de cargas pertencentes aos embarcadores/consignatários por dívidas do armador com o terminal e vice versa</p>
<p>Subseção III – Da Sobrestadia de unidades de carga</p>		<p>Essa subseção trata de matéria eminentemente contratual que seria desnecessário regulamentar. Sugestão seria tirar toda a subseção ou manter apenas um artigo, resguardando ser matéria de natureza contratual/privada</p>
<p>Art. [869]. É lícita a previsão de cobrança pelo transportador de contraprestação pela sobrestadia de unidade de carga, se, no seu embarque ou desembarque, ela ficar retida por período superior ao acordado contratualmente.</p>	<p>RETIRAR</p>	
<p>Art. [870]. A sobrestadia de unidade de carga somente pode ser cobrada pelo transportador se estiver expressamente prevista no contrato ou no conhecimento.</p>		
<p>Art. [871]. 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.</p>	<p>RETIRAR</p>	<p>Além da parte que reteve a unidade de carga por tempo excessivo, a responsabilidade também pode recair sobre parte que não reteve contratualmente, ex.</p>





<p>Art. [872]. 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.</p> <p>Parágrafo único. O Termo referido no caput deve conter:</p> <p>I – A identificação do embarcador e do consignatário da carga;</p> <p>II – A identificação das unidades de carga que estão sendo retiradas.</p> <p>III – O prazo para a devolução livre de cobrança de encargos.</p> <p>IV – O valor, a periodicidade e a gradação da penalidade pela sobrestadia.</p>	RETIRAR	<p>O art. 878 do presente Projeto já prevê o conhecimento como título executivo extrajudicial.</p> <p>Esse artigo é desnecessário.</p>
<p>Art. [873]. A sobrestadia de unidade de carga não é devida se o atraso na restituição decorrer de fato imputável direta ou indiretamente ao próprio transportador ou de caso fortuito ou de força maior.</p> <p>Parágrafo único. A contagem da sobrestadia que já tiver sido iniciada, não se suspende na intercorrência de caso fortuito ou força maior.</p>	RETIRAR	<p>Caso fortuito e força maior já previstos no Código Civil.</p>
<p>Art. [874]. Independentemente da sobrestadia de unidade de carga, o transportador pode demandar judicialmente a busca e apreensão da unidade de carga depois de decorridos trinta dias do termo do prazo para devolução, independentemente de prévia notificação.</p> <p>§ 1º. Somente é admissível a busca e apreensão de unidade com carga ainda nela acondicionada, na hipótese de a unidade encontrar-se nas próprias dependências finais do consignatário ou destinatário, quando o juiz determinará seu esvaziamento às expensas destes.</p> <p>§ 2º. A liminar de busca e apreensão pode ser deferida independentemente de prestação de caução.</p> <p>§ 3º. As partes podem convencionar no termo de retirada da unidade de carga prazo maior do que o previsto neste artigo.</p>	RETIRAR	<p>Questão processual já regulada na legislação em vigor. Este dispositivo inova com a inclusão de novos requisitos sem aparente fundamento.</p>
<p>Art. [875]. 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.</p>	RETIRAR	<p>Essa é a regra geral, que se verifica na prática. Cabe ao Poder Judiciário decidir.</p>
<p>Art. [876]. Aplicam-se subsidiariamente ao termo de retirada de unidade de carga as disposições pertinentes ao depósito voluntário, no que couber.</p>	RETIRAR	
<p>Seção IV - Da entrega no destino</p>		
<p>Art. [877]. Considera-se entregue em bom estado e pelo total manifestado a mercadoria descarregada, sem ressalva ou protesto do recebedor no mesmo ato.</p> <p>§ 1º. No caso de perda parcial ou de avaria não perceptível à primeira vista, o recebedor conserva a sua ação contra o transportador, desde que denuncie o dano, mediante protesto, em dez dias a contar da entrega;</p>		<p>Avaliar a necessidade/razoabilidade do prazo fixado no § 2º e a retirada do § 3º</p>



<p>§ 2º. Feita a ressalva ou protesto na forma acima estabelecida, as mercadorias avariadas ou em falta parcial serão vistoriadas no prazo de dez dias, na presença dos interessados;</p> <p>§ 3º. Não cabe vistoria da mercadoria não descarregada.</p>		
<p>Capítulo IV - Do conhecimento marítimo</p>		
<p>Art. [878]. O conhecimento de transporte prova o recebimento da mercadoria a bordo e a obrigação do transportador de entregá-la no lugar do destino e é título executivo extrajudicial. Parágrafo único. Reputa-se não escrita qualquer cláusula restritiva, ou modificativa, dessa prova, ou obrigação.</p>		
<p>Art. [879]. É título à ordem, salvo cláusula "não à ordem" ou "não negociável" lançada em seu contexto, podendo ser emitido ao portador ou nominativo.</p>		
<p>Art. [880]. 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.</p>		Já há previsão no art. 576 do Código Comercial.
<p>Art. [881]. O conhecimento contém:</p> <ul style="list-style-type: none">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 originaisIV – 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. <p>Parágrafo único. Se o transportador não for identificável com base nas menções constantes do conhecimento de carga, o proprietário e o armador da embarcação respondem solidariamente perante os interessados na carga nos mesmos termos em que responderia o transportador.</p>		
<p>Art. [882]. 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.</p>		Regra geral prevista nos arts. 186, 187 e 927 do Código Civil.
<p>Art. [883]. O transportador, no ato do recebimento da carga, deve lançar ressalvas nos recibos provisórios e transpô-las para o conhecimento ao final do carregamento, se:</p>		Seria importante incluir uma ressalva com relação à carga entregue lacrada (de conteúdo desconhecido)

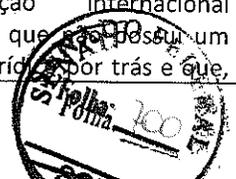




<p>I – julgar inexata a descrição da carga feita pelo embarcador;</p> <p>II – a carga ou sua embalagem não estiverem em perfeitas condições físicas, de acordo com as necessidades peculiares ao transporte a ser realizado.</p> <p>§ 1º. A existência de ressalvas constitui presunção relativa de veracidade em favor do transportador.</p> <p>§ 2º. A ausência de ressalvas constitui presunção relativa de que as mercadorias foram embarcadas nas condições descritas no conhecimento e pelo total ali manifestado.</p> <p>§ 3º. Se houver discordância na contagem da quantidade embarcada, é facultado ao transportador inserir ressalva no conhecimento de que o mesmo número, peso ou medida lhe são desconhecidos, mas ele não pode 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.</p>		
<p>Art. [884]. 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.</p> <p>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.</p>	RETIRAR	A ressalva é necessária. Se não o faz em razão de acordo com o transportador, é claro, que é obrigado a indenizar.
<p>Art. [885]. Salvo ajuste em contrário, os conhecimentos serão assinados, entregues pelo transportador e recebidos pelo embarcador, dentro de 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.</p>		Corresponde ao art. 578 do Código Comercial.
<p>Art. [886]. Seja qual for a natureza do conhecimento, não pode 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. O transportador que assinar novos conhecimentos sem ter recolhido todas as vias do primeiro fica responsável aos portadores legítimos que se apresentarem com alguma das mesmas vias.</p>	<p>Art. [886]. Seja qual for a natureza do conhecimento, não pode 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, salvo na hipótese de oferecimento de caução. O transportador que assinar novos conhecimentos sem</p>	



	ter recolhido todas as vias do primeiro fica responsável perante os portadores legítimos que se apresentarem com alguma das mesmas vias.	
Art. [887]. Aplica-se ao Conhecimento marítimo as regras do Conhecimento de Transporte de Cargas (artigos 664 a 680).	Art. 887 - Aplica-se, subsidiariamente, ao Conhecimento marítimo as regras do Conhecimento de Transporte de Cargas (artigos 664 a 680).	
Capítulo V - Da limitação de responsabilidade do armador		<p>Discussão quanto à pertinência da inclusão do capítulo, tendo em vista se tratar de questão que tangencia matérias de direito público. Vai de encontro com algumas previsões constitucionais e civis quanto à reparação integral do dano</p> <p>Este capítulo trata da limitação do "armador", mas existe outro capítulo similar tratando de limitação no transporte em geral. Sugere-se harmonizar os capítulos.</p> <p>Houve debates quanto à conveniência ou não do instituto da limitação no código, mas na maior parte os comentários foram favoráveis ao instituto da limitação, já rotineiramente praticado no ordenamento jurídico brasileiro, previsto nas relações societárias em empresas de responsabilidade limitada, no código comercial de 1850 no abandono liberatório, na convenção de Bruxelas, no código civil, na lei de transporte multimodal, etc. Comentou-se que os patamares de limitação aplicados internacionalmente, nos últimos 10 anos, somente seriam superados em apenas 2 casos, sendo que em todos os outros incidentes, os valores de indenização ficaram abaixo do limite de responsabilidade o que mostra que os limites não são irrisórios, até porque os limites máximos se aproximam do valor de uma embarcação nova, por exemplo.</p> <p>Esse capítulo tem muita influência da convenção LLMC, a qual consiste em uma convenção internacional independente e que possui um ordenamento jurídico próprio e que,</p>

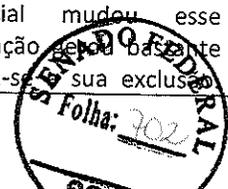




		assim, precisa de regulamentações extras, acessórias. Se formos tentar inserir os conceitos e normas da convenção dentro do ordenamento interno, alguns dos dispositivos não se mostrarão necessários, ante as leis internas já existentes.
<p>Art. [888]. O armador pode limitar sua responsabilidade nos seguintes casos:</p> <p>I – morte ou lesão corporal de pessoas que se encontrem a bordo da embarcação ou em decorrência da operação da embarcação;</p> <p>II – danos a propriedades de terceiros causados em decorrência da operação da embarcação, incluídos aqueles causados às obras dos portos, docas, diques e vias navegáveis;</p> <p>III – perdas, avarias ou atraso na entrega das cargas transportadas;</p> <p>IV – reclamações por prejuízos derivados de responsabilidade extracontratual que tenham vinculação direta com a exploração da embarcação;</p> <p>V – reclamações promovidas por uma pessoa que não seja a responsável, relacionadas com medidas tomadas a fim de evitar ou minorar os prejuízos, a respeito das quais o armador tenha direito de limitar sua responsabilidade, bem assim outros prejuízos consequentes a tais medidas.</p>	RETIRAR	<p>Sugestão de exclusão. Trata-se de mera repetição da LLMC</p> <p>Inciso I - Sugestão de se considerar como faculdade do lesado de optar pela ação autônoma ou valer-se do fundo constituído. Manutenção do inciso com alteração.</p> <p>Inciso II – envolve questões de responsabilidade contratual e extracontratual. Sugestão de exclusão, tendo em vista adentrar questões comerciais e contratuais e, no que se refere à responsabilidade extracontratual, não estaria bem definido</p>
<p>Art. [889]. A invocação da limitação em razão de um dos casos previstos no artigo anterior não importa em admissão de responsabilidade</p>		ok
<p>Art. [890]. As disposições relativas à limitação da responsabilidade não são aplicáveis:</p> <p>I – às reclamações derivadas de operações de salvamento da própria embarcação ou de contribuição por avaria grossa;</p> <p>II – às reclamações por dano ao meio ambiente;</p> <p>III – às despesas de remoção de destroços;</p> <p>IV – às reclamações por danos nucleares, quando proibida a limitação de responsabilidade;</p> <p>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.</p>	RETIRAR	<p>Comentou-se que o artigo 888 já estabelece as hipóteses nas quais se aplicaria a limitação, não havendo necessidade de outro artigo para estabelecer as hipóteses onde não se aplica.</p> <p>Foi criticada a tradução do artigo 3º da LLMC, tendo em vista a inaplicabilidade quanto à limitação nuclear, haja vista não existir legislação neste sentido no Brasil.</p> <p>O Código excetua da limitação matérias que são limitadas por Convenções Internacionais ratificadas pelo Brasil (CLC 69) e outras abertas a ratificação (wreck removal e etc) o que torna seus dizeres conflitantes, sendo assim melhor seria dizer que as regras de limitação não se aplicam a matérias destinadas a tratados internacionais que de acordo com a Convenção de Viena sobre tratados devem prevalecer</p> <p>Sugestão de exclusão ou modificação do artigo para prevalecer</p>



		havendo legislação ou convenção internacional específica, as regras de limitação aqui estabelecidas se aplicariam, excetuadas outras hipóteses previstas em tratados internacionais ratificados pelo país.
Art. [891]. Se o armador 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.	RETIRAR	sugestão de exclusão em razão da desnecessidade de regulamentação da compensação. Esse dispositivo foi copiado da LLMC e no contexto da convenção a regra faz sentido, mas não no código comercial.
Art. [892]. As quantias a que o armador pode limitar a sua responsabilidade nos casos previstos neste Capítulo serão calculadas de acordo com os seguintes valores: I – Em relação às reclamações de morte ou lesão corporal: a) para embarcações com arqueação bruta até 2.000 toneladas: 3.020.000 DES - Direitos Especiais de Saque; b) para embarcações cuja arqueação bruta exceda 2.000 toneladas, as quantias indicadas abaixo, adicionadas da quantia mencionada no inciso anterior: 1. de 2.001 toneladas até 30.000 toneladas, 1.208 DES – Direitos Especiais de Saque, por tonelada; 2. de 30.001 toneladas a 70.000 toneladas, 906 DES – Direitos Especiais de Saque, por tonelada; 3. para cada tonelada que exceda de 70.000, 604 DES – Direitos Especiais de Saque. II – com relação às demais reclamações: a) para embarcações com arqueação bruta até 2.000 toneladas: 1.510.000 DES - Direitos Especiais de Saque; b) para embarcações cuja arqueação bruta exceda 2.000 toneladas: 1. de 2.001 a 30.000 toneladas, 604 DES - Direitos Especiais de Saque, por tonelada; 2. de 30.001 a 70.000 toneladas, 453 DES - Direitos Especiais de Saque, por tonelada; 3. para cada tonelada que exceda 70.000, 302 DES - Direitos Especiais de Saque. § 1º. Para fins de limitação de responsabilidade do armador, qualquer embarcação com menos de 500 toneladas de arqueação bruta será considerada como tendo essa tonelagem. § 2º. Quando o valor calculado de acordo com as regras do inciso I do artigo antecedente for insuficiente para satisfazer integralmente aquelas reclamações, o saldo remanescente concorre, em igualdade de condições, com as reclamações referidas no inciso II.		Comentou-se que os patamares estão próximos à emenda feita ao protocolo da convenção LLMC, emenda esta que entrou em vigor em 2015. Os patamares de limitação aplicados internacionalmente, nos últimos 10 anos, somente seriam superados em apenas 2 casos, sendo que em todos os outros incidentes, os valores de indenização ficaram abaixo do limite de responsabilidade o que mostra que os limites não são irrisórios, até porque os limites máximos se aproximam do valor de uma embarcação nova, por exemplo.
Art. [893]. Quando um ou mais fatos acarretarem 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	RETIRAR	O artigo foi influenciado pela LLMC, mas a LLMC fala de acidentes continuados e o artigo proposto no código comercial mudou esse contexto. A redação levou em conta a dúvida e sugeriu-se sua exclusão.





<p>responsabilidade, conforme outras normas do ordenamento jurídico, devem ser constituídos o 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.</p>		Desnecessário regular tal questão
<p>Art. [894]. Se o armador tiver satisfeito, total ou parcialmente, uma reclamação imputável ao fundo de limitação antes da distribuição dos seus valores, fica sub-rogado pelo valor pago nos direitos que o credor original em virtude das disposições deste Capítulo. Parágrafo único. Essa sub-rogação, todavia, somente se opera na medida em o credor tenha efetivamente direito de ser indenizado pelo armador.</p>		sugestão de manutenção, desde que o armador/credito subrogado seja incluído como último da fila de pagamentos.
<p>Art. [895]. Quando qualquer interessado demonstrar que pode ser futuramente obrigado a pagar todo ou parte de reclamação, a respeito da qual se opera a sub-rogação a que se refere o artigo anterior, o juiz competente pode determinar, a pedido da parte, a reserva de um montante suficiente para permitir que ela ulteriormente faça valer sua reclamação contra o fundo.</p>		sugestão de manutenção, desde que seja incluído ao final da fila de pagamentos.
<p>Art. [896]. Todo segurador de responsabilidade por reclamações sujeitas à limitação de responsabilidade conforme as disposições precedentes têm direito a usufruir deste benefício, na mesma medida que o segurado.</p>	RETIRAR	Matéria de seguros. Sugestão de retirada, até porque o artigo anterior já cobriria o segurador. O segurador não pode ter uma sub-rogação antecipada
<p>Art. [897]. A limitação de responsabilidade prevista no presente Capítulo também pode ser invocada pelo proprietário do navio, seu operador, fretador por viagem ou transportador, quando for pessoa natural ou jurídica diferente 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 que não excederá os montantes especificados no artigo 892.</p>		Esse artigo permite que outros personagens que não apenas o armador, venham a limitar a responsabilidade, mas comentou-se que a limitação deveria ser sobre o fato e não sobre a pessoa. No paragrafo único há um vício de redação posto que o pronome "que" ficou perdido na última oração do parágrafo. Sugere-se substituir por "pelo(s) demandado(s): Sugestão de alteração no parágrafo único: ... o fundo a ser constituído pelo(s) demandado(s) que não excederá os montantes especificados no artigo 892.
<p>Art. [898]. Cabe a limitação de responsabilidade, nos casos previstos em lei, a menos que se prove que o dano foi causado por dolo ou culpa grave pessoal do armador.</p>		sugestão: excluir a expressão "pessoal", pois os prepostos do armador também devem ser considerados, significando dizer que o armador não pode alegar que não houve culpa grave pessoal dele, armador, em caso que tenha havido culpa grave do seu preposto, tripulante. Talvez fosse interessante incluir "... do armador e seus prepostos"



Título IV - Da hipoteca naval e dos privilégios marítimos		
Capítulo I - Da hipoteca naval		
Art. [899]. A hipoteca naval, direito real de garantia, é regida pelas disposições deste Capítulo.	Art. 899. A hipoteca sobre embarcações, ainda que em construção, é regida pelas disposições deste Capítulo. Parágrafo único. A hipoteca, constituída por instrumento público ou particular, terá efeitos contra terceiros após sua averbação no registro da embarcação a que se referir.	
Art. [900]. Podem ser objeto de contratos de hipoteca as embarcações, ainda que em construção. Parágrafo único. A escritura pública é da substância dos contratos.	RETIRAR	SUGESTÃO DE EXCLUSÃO DO ARTIGO 900, EM RAZÃO DA SUA ABSORÇÃO PELO 899.
Art. [901]. A hipoteca naval rege-se-á, quanto à sua substância e efeitos pela lei do pavilhão e tem efeitos extraterritoriais. Parágrafo único. Salvo estipulação em contrário no tocante à substância e aos efeitos das obrigações contraídas em tratados ou convenções internacionais adotados pelo Brasil, a lei brasileira regulará os contratos de hipoteca naval ajustados ou realizados em país estrangeiro, quando tais contratos forem exequíveis no Brasil ou relativos ao regime hipotecário brasileiro.	Art. 901. A hipoteca sobre embarcações rege-se-á, quanto à sua validade pela lei do país de registro da embarcação, observada a ordem de privilégio da lei brasileira. EXCLUSÃO DO PARÁGRAFO ÚNICO	
Art. [902]. A hipoteca de embarcação brasileira constituída fora do país deve constar de escritura pública, lavrada pelo cônsul brasileiro do lugar do contrato, e ser registrada no Tribunal Marítimo na forma da lei.	RETIRAR.	SUGESTÃO DE EXCLUSÃO DO ARTIGO 902, EM RAZÃO DA PREVISÃO DO ARTIGO 901.
Art. [903]. A hipoteca é indivisível e grava a embarcação em todas as suas partes. Parágrafo único. Constituem parte integrante da embarcação os seus acessórios, tais como máquinas, botes, lanchas, escaleres, aparelhos, aprestos, instrumentos náuticos, provisões e tudo quanto possa ser necessário e útil à sua operação, bem como quaisquer melhoramentos nela introduzidos depois da hipoteca.	RETIRAR.	SUGESTÃO DE EXCLUSÃO DO ARTIGO 903, TENDO EM VISTA POSSIBILIDADE DE CONFLITO COM EQUIPAMENTOS E BENS DE TERCEIROS A BORDO.
Art. [904]. O contrato de hipoteca naval deve 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 forma de pagamento; VI – o nome da embarcação com as suas especificações; VII – a declaração de seguro obrigatório da embarcação, quando construída.	RETIRAR.	SUGESTÃO DE EXCLUSÃO DO ARTIGO 904, RESSALTANDO QUE A LEI DO REGISTRO DE PROPRIEDADE MARÍTIMA JÁ HAVIA SUPRIMIDO OS REQUISITOS.
Art. [905]. No caso de hipoteca de embarcação em construção, em estaleiros nacionais ou estrangeiros, a	RETIRAR	SUGESTÃO DE EXCLUSÃO DO ARTIGO 905, RESSALTANDO



escritura do contrato deve especificar, sob pena de nulidade, o nome do construtor, o número do casco, dados característicos e especificação do material, e, quando for o caso, o nome do financiador.		REGISTRO DE PROPRIEDADE MARÍTIMA JÁ HAVIA SUPRIMIDO OS REQUISITOS.
Art. [906]. Podem constituir hipoteca naval as pessoas naturais ou jurídicas que, segundo a lei civil, têm capacidade para alienar.	RETIRAR	SUGESTÃO DE EXCLUSÃO DO ARTIGO 906, POIS TRATA DE CAPACIDADE CIVIL, MATÉRIA JÁ É REGULADA NO CC
Art. [907]. O proprietário de embarcação hipotecada pode constituir outra hipoteca sobre o bem, em favor do mesmo ou de outro credor.		
Art. [908]. Salvo o caso de insolvência do devedor, o credor da segunda hipoteca, embora vencida, não pode 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. [909]. A embarcação pertencente a dois ou mais proprietários só pode ser hipotecada com o consentimento expresso de todos os condôminos e deve ser considerada indivisível.	RETIRAR	SUGESTÃO DE EXCLUSÃO DO ARTIGO 909, TENDO EM VISTA SE TRATAR DE QUESTÃO REGULADA EM MATÉRIA DE PROPRIEDADE NO CC.
Art. [910]. 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 cair em insolvência ou falência; III - as prestações não forem pontualmente pagas. Neste caso, 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 deve ser depositada a parte do preço suficiente para o pagamento integral do credor. § 1º. Nos casos de perecimento da embarcação, a garantia hipotecária se sub-roga, de pleno direito, na indenização do seguro ou no ressarcimento do dano em benefício do credor a quem assiste preferência até seu completo reembolso. § 2º. O credor hipotecário pode assumir a responsabilidade pelo pagamento do prêmio do seguro que estiver pendente.	I - Suprimir a expressão depreciando-se. II - (Verificar a questão de recuperação judicial). III - as prestações não forem pontualmente pagas, toda vez que deste modo se achar estipulado o pagamento. Neste caso, 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 deve ser depositada a parte do preço suficiente para o pagamento integral do credor.	Desconhecemos desapropriação de navios - seria confisco, requisição ou perdimento?) Recomendamos aplicar-se à hipoteca naval o disposto no Código Civil. Hipoteca, alienação fiduciária e leasing nas formas das leis próprias, exceto no que contrariar as regras específicas reguladas neste artigo (definir as regras específicas) – Ver lei de registro de propriedade marítima.
Art. [911]. A mudança de nacionalidade da embarcação não prejudica os direitos do credor hipotecário, que continuam a ser regulados pela lei do pavilhão que a embarcação arvorava no momento da constituição da hipoteca.	Art. 911. A mudança de nacionalidade da embarcação não prejudica os direitos do credor hipotecário, que continuam a ser regulados pelo que dispuser o contrato ou, na ausência deste, pela lei do pavilhão que a embarcação arvorava no momento da constituição da hipoteca.	



<p>Art. [912]. A hipoteca naval deve ser registrada perante o Tribunal Marítimo, na forma da lei, sob pena de não ser oponível contra terceiros. Parágrafo único. A ordem do registro determina a prioridade da hipoteca.</p>	<p>Art. 912. A hipoteca naval de navio de bandeira brasileira deve ser registrada perante o Tribunal Marítimo, na forma da lei, sob pena de não ser oponível contra terceiros.</p> <p>Parágrafo único. A hipoteca naval de navio originariamente de bandeira estrangeira pode ser averbada perante o Tribunal Marítimo no caso de registro da embarcação sob a bandeira brasileira.</p>	<p>Faz-se importante regulamentar a possibilidade de averbação de hipoteca e outros gravames perante o tribunal marítimo nos casos de embarcações com bandeiras de origem suspensas que passam a operar temporariamente no Brasil sob a bandeira brasileira, no regime do REB etc. A hipótese consistiria em uma faculdade ao credor hipotecário, bastando que anexe a certidão de ônus emitida pela bandeira de origem junto ao requerimento de registro da embarcação no TM. A ausência dessa averbação não importa na desconsideração da hipoteca, posto que a mesma deve observar a lei do pavilhão no momento em que foi constituída.</p>
<p>Art. [913]. A hipoteca naval se extingue, cancelando-se o respectivo registro:</p> <ul style="list-style-type: none">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.	<p>Art. 913. A hipoteca naval se extingue, cancelando-se o respectivo registro:</p> <ul style="list-style-type: none">I - pela extinção da obrigação principal;II - pela perda total ou construtiva desapropriação da embarcação;III - pela renúncia do credor;IV - pela venda judicial da embarcação, ressalvado o direito do credor hipotecário de habilitar seu crédito no resultado da venda, com o privilégio que lhe couber;V - pela prescrição. <p>(Matéria de ordem pública que não deve ser tratada nessa lei, mas sim no Código Civil).</p>	
<p>Art. [914]. É nula a cláusula que autoriza o credor hipotecário a ficar com o objeto da garantia, se a dívida não for paga no vencimento.</p>	<p>RETIRAR – Invade o direito das partes em negociar o contrato.</p>	
<p>Art. [915]. Quando, executada a hipoteca, o produto não bastar para o pagamento da dívida e despesas judiciais, continua o devedor obrigado pessoalmente pelo restante.</p>	<p>Art. 915. Quando, executada a hipoteca, o produto não bastar para o pagamento da dívida e despesas judiciais, continua o devedor obrigado pessoalmente pelo restante.</p>	
<p>Capítulo II - Dos privilégios marítimos</p>		





Seção I – Das disposições gerais		
Art. [916]. Os privilégios marítimos estabelecidos neste Código preferem a qualquer outro direito real ou privilégio estabelecido em outras leis.	RETIRAR	Sugestão: retirar este artigo ante o possível conflito com os créditos trabalhistas, etc.
Art. [917]. 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. [918]. 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 da desapropriação.	Art. 918. 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 da venda judicial desapropriação.	
Art. [919]. Os créditos beneficiados por privilégio marítimo são privilegiados na ordem em que estão elencados. 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.		DEVERÁ SER INCLUIDA UMA PREVISÃO DEIXANDO CLARO QUE A RESPONSABILIDADE DO “ALIENANTE FIDUCIÁRIO” NÃO VAI ALÉM DO NAVIO (CONTRATO DE ALIENAÇÃO FIDUCIÁRIA).
Seção II - Dos privilégios sobre a embarcação		
Art. [920]. São privilegiados sobre a embarcação, após a dedução das despesas judiciais feitas para proceder a sua arrecadação, guarda, conservação e venda: I – os créditos trabalhistas do capitão e demais membros da tripulação, bem assim 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 decorrentes 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;	Art. 920. São privilegiados sobre a embarcação, ou sobre o valor de sua venda judicial, após a dedução das despesas judiciais feitas para proceder a sua arrecadação, guarda, conservação e venda: I – os créditos trabalhistas do capitão e demais membros da tripulação, bem assim 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 decorrentes da navegação	Após extenso debate, inciso por inciso e a análise da legislação comparada (convenção Bruxelas 1926, código comercial 1850, convenção Bruxelas 1967, convenção genebra 1993, Código Alemão e Lei da Navegação Espanhola), definiu-se o seguinte: Apesar de já mencionado no artigo 918 cc 923, II que o privilégio também incide sobre o preço da venda judicial da embarcação, entendeu-se por bem fazer a referência no caput do 920 para que não parem dúvidas. Optou-se por manter no caput a ressalva quanto às despesas para conservação e venda, posto que estas devem ser quitadas antes do “concurso de credores”. No inciso I sugere-se a exclusão do “capitão”, posto que hoje o mesmo integra a “tripulação”.



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.

ou da exploração da embarcação;
VII – os créditos por assistência e salvamento prestado à 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; (muito abaixo na linha de privilégios. Outras normas colocam esse privilégio mais acima)~~
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; (Quais?)
XII – os créditos que tenham sua origem em contratos de afretamento, de transporte, transporte por volume ou conhecimento de transporte; (abrange o item XIV)
XIII – as contribuições de avarias grossas;
XIV – os créditos por avarias, faltas e atraso na

No inciso II foi discutida a ressalva “excetuadas as multas tributárias”, que passaram a constar no inciso XIX. Debateu-se se as multas, como acessório, deveriam estar juntas do principal e como seria feita a discriminação dos créditos tributários entre principal x multas. Entretanto, verificou-se que essa redação consiste em cópia idêntica do rol do concurso de credores previsto na atual lei de falências, razão pela qual optou-se por manter de tal forma. Sugere-se valorizar o crédito de assistência e salvamento como item IV da lista, sem os quais não haveria embarcação para servir garantia. Muito se discutiu sobre o ranking da hipoteca, concordando-se com a sua manutenção na posição atual, atrás dos ilícitos extracontratuais, em consonância com a convenção de Bruxelas de 1926 que hoje vigora no Brasil, além da convenção de Genebra de 1993. Em suma, o credor hipotecário possui um vínculo contratual e, em dado momento, teve a oportunidade de se proteger juridicamente, de se cercar de garantias etc, ao contrário dos credores listados acima no ranking. Entendeu-se que a alienação fiduciária não está tratada, posto que o próprio alienante continua como proprietário da embarcação e não teria um privilégio contra seu próprio bem. Em todo caso, entende-se que a figura da alienação fiduciária merece maior reflexão dentro desse projeto. Entendeu-se que o inciso XII, ao tratar dos créditos oriundos de contratos de transporte, já abrange as “avarias, faltas e atrasos na entrega de cargas”, que constava do inciso XIV. Assim, sugere-se deletar o inciso XIV.



	<p>entrega de cargas; (RETIRAR já abrangido pelo XII)</p> <p>XV – os créditos de prêmios de seguro em relação direta com a exploração da embarcação;</p> <p>XVI – os créditos pela construção da embarcação;</p> <p>XVII – os créditos de reparos da embarcação;</p> <p>XVIII – o preço da venda da embarcação;</p> <p>XIX – as multas e as penas pecuniárias por infração das leis penais ou administrativas, inclusive as multas tributárias.</p>	
<p>Art. [921]. 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.</p>		<p>Além dos créditos privilegiados incidirem sobre a embarcação, esse artigo disciplina que os mesmos também incidem sobre o valor dos fretes e créditos que a embarcação/armador teria a receber referente àquela viagem. Criou-se dúvida se o hire pago pela Petrobras entraria nesse contexto. Outra dúvida no caso do frete já haver sido pago, se haveria possibilidade de quantificá-lo e penhorá-lo do armador. Não obstante as dúvidas, manteve-se a redação original.</p>
<p>Art. [922]. Os créditos a favor da embarcação originados durante a viagem são:</p> <p>I – o direito às indenizações por danos não reparados, sofridos pela embarcação, e as devidas por lucros cessantes, inclusive perda de fretes;</p> <p>II – contribuições de avaria grossa por danos materiais ainda não reparados, sofridos pela embarcação;</p> <p>III – prêmios por assistência e salvamento prestados pela embarcação;</p> <p>IV – a indenização securitária por perda total da embarcação ou por avarias particulares ainda não reparadas.</p>		<p>Esse artigo parece regulamentar a expressão contida no artigo antecedente, “créditos relativos à embarcação”. Seria uma forma de indicar aos credores privilegiados que os mesmos teriam direito a exercer seu privilégio sobre os créditos que o armador do navio tenha eventualmente a receber, nas hipóteses previstas nos incisos. Ponto de discussão: seria conveniente manter um rol exaustivo?</p>
<p>Art. [923]. Os privilégios sobre a embarcação se extinguem:</p> <p>I – pela expiração do prazo de um ano, sem que o credor haja obtido o embargo da embarcação ou tenha cobrado judicialmente a dívida;</p> <p>II – pela venda judicial da embarcação, a partir do depósito judicial do preço, sub-rogando-se neste todos os privilégios daí por diante. Parágrafo único. O prazo</p>	<p>Art. 923. Os privilégios sobre a embarcação se extinguem:</p> <p>I – pela expiração do prazo de um ano, sem que o credor haja obtido e embargo da embarcação ou tenha colocado o</p>	<p>Após quase 50min de debates apenas quanto ao inciso I, tendo sido ventiladas questões como a necessidade de que o credor não se mantenha inerte, bem como a manutenção da publicidade do privilégio para segurança jurídica das partes envolvidas e terceiros.</p>



<p>previsto neste artigo não corre quando um impedimento coloca o credor privilegiado na impossibilidade de promover o embargo da embarcação.</p>	<p>devedor publicamente em mora cobrado judicialmente pela dívida ou levado seu crédito a registro junto ao órgão competente para o registro de propriedade e ônus sobre embarcações; II – pela venda judicial da embarcação, a partir do depósito judicial do preço, sub-rogando-se neste todos os privilégios daí por diante. Parágrafo único. O prazo previsto neste artigo não corre quando um impedimento coloca o credor privilegiado na impossibilidade de promover o embargo da embarcação. RETIRAR</p>	<p>outros credores, etc. Também se discutiu a desnecessidade de prever expressamente o embargo da embarcação, mantendo-se apenas a cobrança da dívida ou registro do crédito como forma de preservar o privilégio. Dabateu-se que a extinção aqui prevista não representaria prescrição e não afetaria o direito de cobrança do crédito, mas apenas tiraria o caráter privilegiado do mesmo. Além disso, a extensão poderia se dar uma única vez e preservaria o privilégio até o decurso do prazo prescricional para a cobrança. Foi sugerida a retirada do parágrafo único em virtude da subjetividade da expressão impedimento, além do fato de ter sido retirada a referência ao embargo da embarcação no inc. I, mantendo-se a possibilidade de cobrança da dívida e incluindo-se a possibilidade de registro como outra alternativa para a preservação do privilégio.</p>
<p>Art. [924]. O prazo de extinção dos privilégios estabelecidos no artigo anterior 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 de da data em que o crédito se torne exigível.</p>	<p>RETIRAR</p>	<p>Sugeriu-se retirar este artigo posto que o termo início da contagem do prazo para a extinção do privilégio deveria observar o mesmo termo inicial para a contagem do prazo prescricional. A redação do inc. V se apresenta genérica e abrange todas as demais situações, em semelhança à regra do art. 189 do código civil.</p>
<p>Art. [925]. 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. A retenção pode ser exercida sem prejuízo do direito dos demais credores por seus créditos privilegiados e se cessa com a entrega da embarcação ao contratante da obra.</p>	<p>RETIRAR</p>	<p>O direito de retenção já é regulamentado pela lei civil e poderá ser exercido pelo reparador naval. Muitas disputas envolvendo armadores e reparadores advem de controvérsia quanto ao valor dos reparos, das notas e cobranças e tal previsão expressa de retenção poderia acabar sendo utilizada como forma de coação ao pagamento.</p>
<p>Art. [926]. As disposições deste Título se aplicam mesmo no caso do armador, operador ou afretador da embarcação que contraiu a dívida não ser proprietário, ressalvado o direito de regresso deste contra aqueles</p>	<p>Art. 926. As disposições deste Título se aplicam mesmo no caso de armador, operador ou</p>	<p>Importante a manutenção do caput, com a emenda proposta, a fim de que o credor não fique afetado em emaranhado de relações</p>



<p>pelos prejuízos sofridos. Parágrafo único. Neste caso, o armador, operador ou afretador devem figurar juntamente com o proprietário, em litisconsórcio necessário, nas medidas judiciais que forem intentadas pelos credores.</p>	<p>afretador da embarcação daquele que contraiu a dívida não ser o proprietário, ressalvado o direito de regresso deste contra aqueles pelos prejuízos sofridos.</p> <p>Parágrafo único. Neste caso, o armador, operador ou afretador devem figurar juntamente com o proprietário, em litisconsórcio necessário, nas medidas judiciais que forem intentadas pelos credores.</p>	<p>afretamento em cadeia que impediriam que ele tivesse conhecimento ou atingisse o real proprietário, podendo valer-se da cobrança contra a parte que efetivamente contraiu a dívida pela embarcação, sem prejuízo de que esta parte regrida dentro de sua cadeia contratual contra os fretadores e o real proprietário. Sugestão de exclusão do parág único por criar uma aparente solidariedade e um ônus que prejudicaria o próprio credor que muitas vezes desconheces as reais partes envolvidas e tumultuaria a demanda, ensejando inclusive a necessidade de citação no exterior, etc</p>
<p>Art. [927]. As disposições deste Título se aplicam aos artefatos navais na medida em que sejam compatíveis com a sua natureza.</p>	<p>RETIRAR</p>	<p>Artefatos navais representam um conceito mais genérico. Não parece necessário estipular um regime diferenciado como o do privilégio sobre artefatos navais</p>
<p>Seção III - Dos privilégios sobre as coisas transportadas</p>		
<p>Art. [928]. São privilegiados sobre as coisas transportadas, após a dedução das despesas judiciais feitas para proceder a sua arrecadação, armazenagem, guarda, movimentação, conservação, serviços relativos e venda:</p> <p>I – os tributos que sobre elas recaiam, excetuadas as multas tributárias;</p> <p>II – os prêmios por assistência ou de salvamento a elas referentes e as contribuições por avaria grossa;</p> <p>III – o frete e demais créditos derivados de afretamento, transporte, COA ou conhecimento de transporte;</p> <p>IV – as multas e as penas pecuniárias por infração das leis penais ou administrativas, inclusive as multas tributárias.</p>	<p>RETIRAR</p>	<p>Seção excluída. Cria privilégio atípico em nosso ordenamento e a sua exclusão não prejudica o exercício do direito de retenção ou garantia contra cargas conforme já previsto em artigos acima (866), nem o exercício do direito de ação in personam contra os proprietários das cargas.</p>
<p>Art. [929]. Os privilégios sobre as coisas transportadas se extinguem no prazo de trinta dias posteriores à sua descarga, desde que até então não tenham passado legitimamente ao poder de terceiros.</p>	<p>RETIRAR</p>	<p>Seção excluída cf acima</p>
<p>Art. [930]. O transportador tem, nos termos do artigo 866 e parágrafos, direito de retenção sobre as coisas transportadas em garantia do crédito decorrente de afretamento, transporte, COA ou conhecimento de transporte. Parágrafo único. A retenção pode ser exercida sem prejuízo do direito dos demais credores por seus créditos privilegiados.</p>	<p>RETIRAR</p>	<p>Seção excluída cf acima</p>
<p>Título V – Das Avarias</p>		
<p>Capítulo I - Da natureza e classificação das avarias</p>		
<p>Art. [931]. Todas as despesas extraordinárias feitas a bem da embarcação ou da carga, conjunta ou separadamente, e todos os danos acontecidos aquele ou a esta, desde o embarque e partida até a sua volta e</p>	<p>RETIRAR</p>	<p>Desnecessário conceituar-se avaria. O artigo gera a impressão inicial de que irá tratar de avaria grossa e depois muda para particular. Nem</p>





desembarque, são reputadas avarias.		toda despesa extraordinária é necessariamente uma avaria. Entende-se que a metodologia adota pelo Código Espanhol seria mais adequada, tendo em vista que trata diretamente da avaria grossa
Art. [932]. 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.	OK.	Mantém a regra existente no código de 1850 e dá uma ideia de que a materia não seria de ordem publica e que pode ser regulada de forma diversa pelas partes num contrato. No entanto, a presença desse artigo nesse capítulo e a ausência de dispositivo semelhante em capítulos anteriores pode gerar a impressão de que as regras tratadas nos demais capítulos seriam de ordem pública, sendo vendada sua alteração pelas partes, o que não parece o caso.
Art. [933]. As avarias são de duas espécies: avarias grossas ou comuns, e avarias simples ou particulares. § 1º. As avarias grossas são repartidas proporcionalmente entre a embarcação, o frete e a carga. § 2º. As avarias simples são suportadas só pela embarcação ou só pela coisa que sofreu o dano ou lhe deu causa.	OK	Comentou-se se haveria necessidade de manter-se as expressões sinônimas "grossas ou comuns" e "simples ou particulares", mas entendeu-se que, apesar de desnecessário, não prejudicaria.
Art. [934]. São avarias grossas: 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 de praticagem e outros custos de 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	EXCLUIR INCISOS I A XIV MANTER INCISO XV, COM A SEGUINTE REDAÇÃO XV – e em geral, os danos causados deliberadamente à embarcação ou à sua carga 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.	Sugeriu-se manter apenas o conceito geral de avaria grossa, sem a necessidade de exemplificar situações, visto que pode variar em cada caso e ser classificada como uma despesa incorrida de acordo com o inciso XV deste mesmo artigo.



<p>encalhada, e toda a recompensa por serviços extraordinários feitos para prevenir a sua perda total ou em benefício comum da aventura marítima;</p> <p>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;</p> <p>XIII – o prêmio do seguro das despesas de avaria grossa;</p> <p>XIV – os custos e despesas para regular e fazer, judicial ou extrajudicialmente, a repartição das avarias grossas;</p> <p>XV – e em 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.</p>		
<p>Art. [935]. Não são 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 gente da tripulação.</p> <p>Parágrafo único. As despesas referidas no <i>caput</i> são avarias simples suportadas pela embarcação.</p>	OK	Artigo importante e necessário. Sugere-se manter
<p>Art. [936]. Todas as perdas resultantes de abalroação pertencem à classe de avarias simples, salvo nos casos em que puderem ser qualificadas como ato de avaria grossa ou comum. Parágrafo único. Se acontecer a abalroação em alto mar, a embarcação abalroada for obrigada a buscar porto de refúgio para a sua segurança, e se perder nessa derrota, a perda da embarcação presume-se causada pela abalroação.</p>	RETIRAR	<p>O C.com 1850 e o projeto em trâmite na Câmara tratam a parte dos danos causados por abalroamento em um capítulo próprio, com uma meia dúzia de artigos que foram suprimidos do projeto do Senado, à exceção deste único. Parece relevante manter um capítulo próprio para a matéria, aproveitando-se a redação disposta no Projeto em trâmite na Câmara, o qual está em linha com a Convenção de Bruxelas de 1910, porém com algumas emendas, ex:</p> <p>O art. 216 do PL 1572/2011 repete o conceito do código civil; art. 217 trata da concorrência de culpa por meio da qual cada envolvido arca com o prejuízo causado ao outro, na proporção do seu grau de culpa; art. 218 trata do abalroamento fortuito, no qual cada envolvido assume o seu próprio prejuízo (deve-se tomar cuidado com a confusão de conceitos de abalroação fortuita x duvidosa x 50%-50%. Se não for possível apurar o grau de culpabilidade, seria presumível 50-50 e aplicar-se-ia o artigo antecedente); art 220, sugere-se retirar a primeira parte com a referência ao alto-mar e substituí-la por "se a embarcação...", tendo</p>

SENA DO SENADO
Folha: 713



		havido também críticas à presunção trazida no artigo; art. 221, desnecessário.
Capítulo II - Da liquidação, repartição e contribuição da avaria grossa		
Art. [937]. 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.	RETIRAR	Não há necessidade de definir essa questão, visto que pode variar em cada caso.
Art. [938]. O capitão tem o direito de exigir, antes de iniciar a descarga da embarcação, que os consignatários da carga e seus seguradores prestem fiança idônea ao pagamento da avaria grossa, a que suas respectivas mercadorias forem 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, ela pode ser vendida, ficando o preço de venda sub-rogado, para se efetuar por ele 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. [938]. O capitão transportador ou demais interessados na regulação da avaria grossa tem o direito de exigir, antes de iniciar a descarga da embarcação, que os consignatários da carga e seus seguradores prestem fiança idônea ao pagamento da avaria grossa, a que suas respectivas mercadorias forem 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 transportador ou interessados na regulação da avaria grossa exercer o direito de retenção reter das 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, ela pode ser vendida, mediante ordem judicial ficando o preço de venda sub-rogado, para se efetuar por ele o pagamento da avaria grossa, logo que o rateio tiver lugar.	A exigência da caução antes de iniciar a descarga é questão muito complexa, o que inviabiliza a sua utilização e o início da descarga não deveria extinguir o direito de exigir a garantia. Há de ser realizada uma revisão do §1º, tendo como base o NCPC (art. 708), bem como IN 800 da RFB.



	<p>§ 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.</p>	
<p>Art. [939]. 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.</p>		<p>Verificar se existe regulador como profissão regulamentada. Analisar posição do regulador na SUSEP.</p>
<p>Art. [940]. 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.</p>	<p>RETIRAR</p>	<p>Pode variar conforme o caso concreto Comparar artigo 709 NCPC.</p>
<p>Art. [941]. O laudo de regulação da avaria grossa deve contemplar a incidência de juros e correção monetária sobre as contribuições a serem pagas, segundo os usos e costumes do comércio marítimo.</p>	<p>RETIRAR</p>	<p>Juros e correção são questões atinentes à mora e decorrem de lei, e não dos usos e costumes do comércio marítimo.</p>
<p>Título VI – Das arribadas forçadas</p>		<p>Sugeriu-se a retirada do tópico. A arribada constitui um fato da navegação, como diversos outros não tratados no projeto. Dr. Calmon teceu alguns comentários históricos sobre o instituto da arribada e a sua inaplicação nos tempos modernos. Foram observados acórdãos e julgados sobre o tema arribada, em sua maioria proferidos até a década de 1950, e apenas 2 acórdãos mais recentes do TM e do Judiciário, sem grande relevância sobre o tema e tratando da matéria apenas por ainda estar positivada na lei de forma desnecessária.</p>
<p>Art. [942]. 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.</p>	<p>EXCLUIR</p>	
<p>Art. [943]. São causas justas para 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.</p>	<p>EXCLUIR</p>	<p>As circunstâncias previstas podem levar à impressão de que em casos tais o armador estaria eximido de responsabilidade por conta de uma justa causa para uma arribada forçada, quando na verdade muitas das causas listadas podem consistir em hipóteses de negligência do próprio armador e fatos imputáveis ao mesmo capazes de configurar a sua responsabilidade.</p>



<p>Art. [944]. Todavia, não será justificada a arribada se a falta de víveres, aguada ou combustível proceder de não haver-se feito a provisão necessária segundo o costume e uso da navegação no porto de origem ou portos de escala.</p>	<p>EXCLUIR</p>	
<p>Art. [945]. A arribada deve ser motivada e lançada em Ata de Deliberação dos principais de bordo, seguida do Termo de Protesto Marítimo, lavrados ambos no Diário de Navegação.</p>	<p>EXCLUIR</p>	
<p>Art. [946]. 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.</p>	<p>EXCLUIR</p>	
<p>Art. [947]. Sendo a arribada justificada, nem o armador nem o capitão respondem pelos prejuízos causados à carga.</p>	<p>EXCLUIR</p>	
<p>Título III – Do processo empresarial marítimo</p>		<p>A primeira indagação que surgiu foi quanto à necessidade ou não de se inserir título destinado especificamente à parte processual marítima, em detrimento das regras do CPC</p>
<p>Capítulo I – Das disposições gerais</p>		
<p>Art. 1025. Às matérias de Direito Comercial Marítimo regidas por este Título aplicam-se as normas de Processo Civil no que não conflitarem com as disposições do presente Título.</p>		<p>Na medida em que dispõe que o CPC se aplica naquilo que não conflitar com as disposições desse capítulo, o artigo não apenas coloca essa parte do projeto em superioridade face ao CPC, mas também leva a entender que haveria matérias que eventualmente não estariam em conflito com o CPC. Diante disso, indagou-se se não faria sentido manter apenas os pontos conflitantes com o CPC ou não.</p>
<p>Art. 1026. Sem prejuízo das normas gerais sobre competência internacional previstas na lei, é competente a autoridade judiciária brasileira:</p> <p>I – com relação a embarcações brasileiras, em qualquer lugar que se encontrem;</p> <p>II – para conhecer de ações de embargo de embarcação estrangeira que se encontre em águas jurisdicionais brasileiras, independentemente do local de cumprimento da obrigação, ainda que esta não se origine de fato ocorrido ou de ato praticado no Brasil;</p> <p>III – com relação às demais pretensões envolvendo embarcações estrangeiras, quando se encontrarem em águas jurisdicionais brasileiras.</p>	<p>Art. 1026. Sem prejuízo das normas gerais sobre competência internacional previstas na lei, é competente a autoridade judiciária brasileira:</p> <p>I – com relação a embarcações brasileiras, em qualquer lugar que se encontrem;</p> <p>II – para conhecer de ações de embargo de embarcação estrangeira que se encontre em águas jurisdicionais brasileiras, independentemente do local de cumprimento da obrigação, ainda que esta não se origine de fato ocorrido ou de ato</p>	<p>Cogitou-se retirar a primeira parte do caput, sobretudo porque a expressão “sem prejuízo” leva à ideia de que as disposições dessa norma e as ‘normas gerais sobre competência internacional previstas na lei’ subsistiriam de forma concomitante, o que seria contraditório, posto que esse artigo contraria a regra de competência do CPC. Diante do artigo antecedente, portanto, bastaria tratar da regra contrária àquela estabelecida no CPC, sem mencionar a primeira parte do caput. Também se entendeu que não faria sentido incluir um inciso para tratar de embarcações brasileiras e dois incisos para tratar de embarcações estrangeiras. A redação iniciais copia da primeira versão da emenda de</p>



	<p>praticado no Brasil;</p> <p>III - com relação às demais pretensões envolvendo embarcações estrangeiras, quando se encontrarem em águas jurisdicionais brasileiras.</p> <p>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.</p>	<p>apresentada na Câmara e que depois veio a ser substituída pela emenda 215 e pela subemenda apresentada no relatório parcial. Assim, entende-se mais adequado unificar-se os incisos II e III em um único, na forma da redação da emenda 215 e da subemenda apresentadas na câmara, conforme disposto na coluna intermediária ao lado.</p> <p>Vale mencionar que não houve consenso quanto ao interesse de se flexibilizar as regras de jurisdição e competência brasileiras para receber em nosso judiciário demandas onde todos os elementos e circunstâncias envolvidos são estrangeiros, apenas pelo simples fato de a embarcação estrangeira eventualmente se encontrar no Brasil, não obstante não ser aqui o foro competente para a ação principal. Houve dúvidas quanto à efetividade da medida e a atuação prática do judiciário brasileiro ao ter que interagir com cortes estrangeiras e eventualmente manter embargado no Brasil uma embarcação à espera de uma decisão estrangeira. O embargo de embarcação pode gerar outros riscos que merecem ser considerados, sobretudo caso se prolonguem no tempo. Em contrapartida, caso o Brasil venha a ser um país receptível ao arresto de embarcações por disputas estrangeiras, tal fato pode eventualmente afastar da nossa jurisdição embarcações devedoras que eventualmente procurem se 'esconder' em jurisdições onde seria difícil o arresto.</p> <p>Houve dúvida se a competência da justiça brasileira prevista nesse artigo prevaleceria mesmo caso houvesse cláusula contratual de eleição de foro estrangeiro numa determinada disputa e, caso afirmativo, seria interessante incluir aqui o parágrafo único previsto originariamente para o artigo 1038, a fim de estipular que "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</p>
--	--	---



		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.” Uma crítica contrária, no entanto, seria o risco de o navio ficar arrestado no Brasil indefinidamente, a depender de uma manifestação do juízo estrangeiro. E eventualmente um arresto prolongado pode gerar severos riscos, inclusive ambientais, para os quais o judiciário brasileiro não poderia ficar inerte e, ao mesmo tempo, poderia vir a ter que contrariar ordem do juízo estrangeiro competente.
Art. 1027. O juiz pode dispensar prova pericial quando as partes, na inicial e na contestação, apresentarem sobre as questões fáticas de acidente ou fato da navegação, a respectiva decisão do Tribunal Marítimo.	RETIRAR	Artigo desnecessário ante as regras do CPC, posto que o juiz é o destinatário da prova.
Capítulo II - Do Embargo de Embarcação		Notou-se que o Projeto que tramita na câmara dos deputados traz maiores detalhes acerca do passo a passo processual, que foram suprimidos na versão do Senado.
Art. [1028]. Denomina-se Embargo de Embarcação a tutela judicial de urgência, que visa a impedir a saída de embarcações, brasileiras ou estrangeiras, das águas jurisdicionais brasileiras.	Art. [1028]. Denomina-se Embargo de Embarcação a tutela judicial de urgência, que visa a impedir a saída de embarcações, brasileiras ou estrangeiras, do porto ou em área de fundeio onde se encontre ou das águas jurisdicionais brasileiras.	Notou-se que a redação do artigo está um pouco diferente na redação do PL que tramita na Câmara dos deputados. Definir que o embargo de embarcação visa impedir a saída da mesma das AJB significaria dizer que o navio poderia eventualmente permanecer navegando desde que dentro das AJB e houve certo receio de que uma redação desta forma impediria ou dificultaria o juiz a determinar a retenção da embarcação no porto onde se encontre. Com isso, sugeriu-se uma pequena emenda para restringir um pouco mais o conceito, possibilitando-se a retenção da embarcação no porto, e deixar a critério do juiz, dentro das particularidades de cada caso
Art. [1029]. O Embargo de Embarcação pode ser requerido antes ou no curso do procedimento.		Embargo preventivo x embargo incidental
Art. [1030]. É competente para apreciar o pedido de embargo antecedente: I – no caso de embarcação brasileira, o foro da sede do armador ou proprietário; II – no caso de embarcação estrangeira, o foro da sede		Sugeriu-se acrescentar ao inciso I a possibilidade de competência do local do fato, porto onde se encontre a embarcação ou da sede do armador ou proprietário, para se evitar o



<p>do credor ou do porto onde se encontrar a embarcação, a critério do credor.</p>		<p>engessamento de uma jurisdição distinta de onde o navio esteja operando e a consequente necessidade de carta precatória, etc. No inciso II também sugeriu-se incluir o foro do local do fato</p>
<p>Art. [1031]. O Embargo incidente será requerido ao Juiz da causa.</p>		
<p>Art. [1032]. 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 não disponham de outro patrimônio no país que possa caucionar a dívida.</p>	<p>Art. [1032]. 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 não disponham de outro patrimônio no país que possa caucionar a dívida.</p>	<p>O parágrafo único prestigia que se penhore outros bens do devedor quando o navio for de bandeira brasileira, caso existam. No entanto, essa regra contraria as regras de crédito privilegiado previstas no projeto, as quais estabelecem que os créditos privilegiados aderem e acompanham a embarcação. Sugere-se, portanto, modificar a redação e retirar o tratamento distinto para as embarcações de bandeira estrangeira e brasileira</p>
<p>Art. [1033]. 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.</p>	<p>RETIRAR</p>	<p>O privilégio marítimo deve ser compreendido como um benefício adicional que o credor desse tipo de crédito possui, mas ele recai sobre a embarcação que deu causa a esse crédito. O crédito é privilegiado contra o navio e não contra a pessoa do devedor. Não parece razoável estender-se o privilégio para atingir outras embarcações, criando-se uma confusão entre os conceitos in rem x in personam.</p>
<p>Art. [1034]. O embargo por crédito não-privilegiado pode recair sobre qualquer embarcação de propriedade do devedor, sem prejuízo da sua ampla responsabilidade patrimonial, no mais, regida pela legislação processual em vigor.</p>	<p>RETIRAR</p>	<p>Artigo Desnecessário. A Legislação Civil e Processual já estabelecem a possibilidade do devedor responder por um dívida com todos os seus bens.</p>
<p>Art. [1035]. Uma vez provada a existência do crédito privilegiado, o juiz decretará liminarmente o embargo da embarcação, independentemente de contra caução e sem ouvir a parte contrária, determinando à Autoridade Marítima as providências necessárias à sua detenção até ulterior determinação do Juízo. Parágrafo único. A Autoridade Marítima pode permitir</p>	<p>RETIRAR.</p>	<p>A obrigatoriedade da concessão da liminar como uma imposição legal, e a regra do deferimento necessariamente sem a prestação de caução e principalmente sem a oitiva da parte contrária, violam o princípio da ampla defesa. A questão deve permanecer sob</p>





que a embarcação embargada movimente-se até uma área de fundeio, se necessário, para a continuidade da atividade do porto, devendo de tudo dar conhecimento ao Juiz que determinou o embargo.

poder discricionário do juiz, lembrando-se que a regra constitucional deve ser a observância do devido processo legal, contraditório e ampla defesa, sendo a medida inaudita altera pars uma medida excepcional, somente justificada em alguns casos específicos e não como uma regra geral para qualquer tipo de situação. O artigo tal qual proposto, permitiria, por exemplo, o embargo de uma embarcação por um crédito privilegiado, por exemplo, de R\$ 10.000, enquanto que os prejuízos com a embarcação embarcada serão excessivamente superiores. Não parece razoável que a regra seja imposta como de caráter mandatório e impositivo. Lembrou-se que por vezes o próprio devedor/armador sequer conhece a existência do suposto crédito privilegiado antes de ser demandado, sobretudo nos casos de responsabilidade extracontratual.

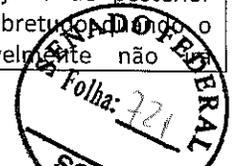
O parágrafo único se demonstra contraditório com a redação original do artigo 1.028, a qual permite movimentação da embarcação em AJB. Nos estudos feitos acima já foi sugerida a inclusão expressa da possibilidade de manutenção da embarcação em área de fundeio. (v. comentários ao art. 1028)

Além disso, a movimentação no porto independe de autorização da autoridade marítima, mas por vezes apenas do envolvimento da autoridade portuária e da praticagem local. Ainda haveria possibilidade de gerar conflito entre o poder judiciário, ao determinar o embargo da embarcação, e a autoridade marítima que poderá eventualmente estar descumprindo a ordem judicial. Tal regra permitiria que, mesmo estando embargado o navio, qualquer parte interessada ou prejudicada exercesse uma pressão desnecessária e indevida junto à autoridade marítima para a movimentação do navio, ao invés de manifestar-se perante o Juiz que determinou o embargo. Cite-se, por





		<p>exemplo, a possibilidade de o embargo haver sido determinado para fins de determinado tipo de inspeção ou descarregamento ou qualquer outra operação que seria mais dificilmente realizada caso o navio seja fundeado distante do berço portuário.</p>
<p>Art. [1036]. É admissível a apreensão do combustível de embarcações afretadas a casco nu ou por tempo, para a garantia de dívidas dos seus afretadores.</p> <p>§ 1º. No caso do <i>caput</i>, 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.</p> <p>§ 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.</p>	<p>RETIRAR</p>	<p>A operacionalização do arresto de bunker se demonstra complexa, onerosa e demasiadamente arriscada, o que pode acarretar diversos óbices à sua realização, sejam financeiros, regulatórios, logísticos e operacionais.</p> <p>O arresto do bunker serviria apenas como forma de pressão, acarretando, inclusive, em prejuízos a terceiros com a retenção da embarcação, ocupação do porto, ocupação de tanques de armazenagem, riscos operacionais e ambientais etc.</p> <p>Parece-nos que o único intuito de se regular o arresto de combustível seria para evitar possível questão de ilegitimidade que não permitiria o embargo da embarcação caso o devedor fosse o afretador e não o armador. Não parece justificável a previsão de uma medida que serviria apenas como um arresto de embarcação disfarçado e uma forma de coação ao afretador, medida esta que gera mais riscos do que benefícios. Além disso, o artigo 926 já estabelece uma relação de solidariedade entre armador e afretador que facilmente resolveria a questão com a possibilidade de embargo da embarcação ao invés da apreensão de combustível. De mais a mais, a lei processual já prevê a possibilidade de arresto de bens do devedor, não havendo necessidade de regras específicas caso esse bem venha a ser o combustível.</p> <p>Os parágrafos preveem que as custas da medida seriam do requerido, o que gerou críticas na medida em que os atos promovidos pelo pretensor credor podem ser exacerbados e deveriam ser adiantados pelo próprio, sem prejuízo de posterior ressarcimento, sobretudo quando o requerido possivelmente não</p>





		<p>pagar antecipadamente e a medida acabaria apenas agravando os riscos a terceiros, riscos ambientais, etc.</p> <p>Também é prevista a necessidade de manutenção de um mínimo de combustível a bordo, ponto este que dá margem a bastante polemica, especialmente porque afeta diretamente questões de segurança, de ordem pública, e também porque não se sabe de antemão quantos dias a embarcação ficará parada e, conseqüentemente, qual a quantidade de combustível que seria considerada o mínimo necessário. Quem irá especificar isso, o chefe de máquinas?</p>
<p>Art. [1037]. A embarcação ou o combustível pode ser liberado da restrição que sobre eles recai mediante a prestação de caução ou outra garantia considerada adequada e suficiente para cobrir o crédito em litígio, mais os encargos do processo e honorários advocatícios.</p>	RETIRAR	<p>Em sendo prestigiada a discricionariedade do juiz e o princípio da menor onerosidade na execução, as regras processuais já admitem naturalmente a substituição do bem penhorado por outra garantia, sobretudo quando de maior liquidez.</p>
<p>Art. [1038]. Aplicam-se aos embargos de embarcações, no mais, o procedimento previsto na lei processual para as medidas de urgência.</p> <p>Parágrafo único. 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.</p>	RETIRAR	<p>Caput repete a ideia do artigo 1025. Quanto ao parágrafo, ressaltou-se a possibilidade de sua alocação no artigo 1026, específico sobre Jurisdição e competência.</p>
<p>Art. [1039]. Independentemente da reparação por dano processual, o requerente responde ao requerido pelo prejuízo que lhe causar a efetivação da medida, se a pretensão principal lhe for desfavorável.</p> <p>Parágrafo único. A indenização será liquidada nos mesmos autos em que a medida tiver sido concedida.</p>	Ok.	<p>O artigo traz a regra do 'wrongful arrest'. Entende-se que apesar de atualmente não haver disposição legal específica sorbe o wrongful arrest, já existe possibilidade de indenização em favor do armador de um navio arrestado indevidamente através das regras civis referente aos prejuízos causados e processuais quanto a atribuição dos riscos ao credor em caso de execução exagerada ou indevida (como por exemplo na execução provisória de decisão que acabe sendo reformada). No entanto, se um arresto inicialmente concedido acaba sendo posteriormente reformado por ausência de jurisdição dos cortes brasileiros, pode gerar certa</p>





		<p>contradição, no sistema atualmente vigente, o direito a indenização por arresto indevido, a qual precisaria ser pleiteada em uma ação autônoma e que, ou poderia esbarrar no próprio problema da ausência de jurisdição no Brasil, ou então, caso se entenda que foi no Brasil que ocorreu o fato gerador dessa indenização, poderia acabar atraindo a jurisdição para o claim que motivou o próprio arresto anterior, possibilitando uma eventual reconvenção (desde que não houvesse cláusula de foro estrangeiro, obviamente).</p> <p>Em todo caso, entendeu-se que seria bem vinda uma disposição expressa quanto a possibilidade de indenização por wrongful arrest, sobretudo na medida em que esclarece que não há necessidade de uma ação autônoma, devendo haver uma liquidação nos próprios autos. Interessante notar que a regra levaria à conclusão de que, sendo reconhecida a improcedência da ação na qual o embargo da embarcação foi pleiteado, automaticamente estaria possibilitada a indenização ao armador, sem necessidade de novo julgamento quanto a esse ponto, mas procedendo-se apenas a liquidação dos prejuízos por meio de provas, impugnações, etc na forma da lei processual.</p>
Capítulo III - Do procedimento de limitação de responsabilidade		<p>A constituição de um fundo de limitação com o depósito em adiantado dos valores pelo armador pode ser um bom mecanismo de proteção aos credores, unicamente se os valores de limitação não forem irrisórios. Como já visto, patamares de limitação estabelecidos no PL se assemelham àqueles aplicados internacionalmente, sendo que dentre todos os sinistros marítimos ocorridos nos últimos 10 anos onde a limitação seria cabível, tais valores de limitação somente foram superados em apenas 2 casos, e em todos os outros incidentes os valores de indenização ficaram abaixo do valor que seria estabelecido como limitação, o que demonstra que os limites não são irrisórios, até porque</p>

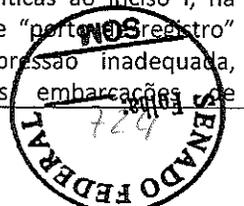


		<p>os limites máximos se aproximam do valor de uma embarcação nova, por exemplo.</p> <p>Em todo caso, a constituição de um fundo significaria que o devedor iria disponibilizar em juízo todo o valor da limitação, para que os credores possam se ressarcir, na forma de concurso similar às regras da falência. Pode ser algo benéfico, desde que implique em celeridade e efetividade no ressarcimento dos credores e a antecipação dos valores irá motivar credores que eventualmente não teriam folego nem interesse de litigar por longos anos. A ideia de proteção aos credores ganha maior peso quando se tratar de armador e embarcação de bandeira estrangeira, pois a constituição do fundo no Brasil daria efetividade ao ressarcimento dos credores nacionais.</p> <p>Em todo caso, além do fundo de limitação, também comentou-se a ideia de se exigir, através da autoridade marítima, que as embarcações que operem em AJB possuam seguro de responsabilidade civil, mesmo sendo seguro de mutualidade (através de Clube de P&I). Isso também facilitaria o ressarcimento de eventuais prejuízos, mas seria matéria para outro capítulo e não o de limitação.</p>
<p>Art. [1040]. Qualquer pessoa que se considere com direito de limitar sua responsabilidade, no âmbito do direito comercial marítimo ou em hipóteses análogas previstas em lei, pode requerer a abertura de processo a fim de formar o fundo de limitação, verificar e liquidar as reclamações e efetuar a distribuição de acordo com as regras de preferência legalmente estabelecidas.</p> <p>Parágrafo único. O pagamento extrajudicial diretamente a credores, sem o procedimento de limitação estabelecido neste Capítulo, é feito por conta e risco do devedor.</p>	<p>Art. [1040]. Qualquer pessoa que deseje arguir a limitação de se considere com direito de limitar sua responsabilidade, no âmbito do direito comercial marítimo ou em hipóteses análogas previstas em lei, pode requerer a abertura de processo judicial a fim de formar o um fundo de limitação, verificar e liquidar as reclamações e efetuar a distribuição de acordo com as regras de preferência legalmente estabelecidas.</p>	<p>Esse artigo foi extraído da LLMC, convenção esta que consiste em um diploma fechado e limitado a hipóteses bem específicas. O Artigo do PL, no entanto, traz um rol mais amplo e genérico de hipóteses aptas à limitação.</p> <p>Preocupação quanto à abrangência da limitação da responsabilidade, tendo em vista se tratar de procedimento novo e sua interpretação equivocada poderia ensejar aplicação em outras áreas e outras controvérsias.</p> <p>Sugeriu-se algumas modificações no caput e a retirada da menção a "hipóteses análogas", ante o generalismo do termo.</p> <p>Sugeriu-se definir que a arguição deve ser feita em juízo.</p> <p>Quanto ao Parágrafo único, a redação</p>





		<p>não pareceu tão clara, gerando dúvidas se significaria que “por conta e risco do devedor” significaria que ele poderia acabar tendo que pagar duas vezes ou se ele eventualmente não poderia considerar aquele valor pago dentro do montante do fundo de limitação ou, ainda, se ele poderia se sub-rogar pelo valor pago e se habilitar na coletividade do fundo para visar um ressarcimento, ainda que proporcional.</p> <p>Sugeriu-se repetir a ideia do artigo 894 de modo a deixar claro que o pagamento extrajudicial poderá legitimar a inclusão do crédito subrogado dentro do fundo de limitação, mas desde que como último da fila de pagamentos.</p>
<p>Art. [1041]. É competente para conhecer todas as matérias referidas no artigo anterior e as que lhe forem acessórias ou incidentais:</p> <p>I – o juiz do porto de registro da embarcação, quando a limitação da responsabilidade for referente à embarcação de bandeira brasileira;</p> <p>II – se a embarcação for 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;</p> <p>III – o juiz do local onde foi invocada a limitação de responsabilidade como matéria de defesa, mesmo que em sede de arbitragem, quando ainda não houver sido iniciado o procedimento de limitação na forma dos incisos precedentes.</p>	<p>RETIRAR</p>	<p>Foram feitas críticas ao estabelecimento da competência, sugerindo-se deixar a matéria para a lei processual.</p> <p>Comentou-se que não faria sentido estabelecer 2 tipos de competência, uma para embarcação brasileira e outra para embarcação estrangeira. A competência deve ser decorrente do ato/fato ocorrido e não da nacionalidade da embarcação. De fato, a competência em razão do local do fato seria a forma mais fácil de se prestigiar os credores que vierem a sofrer algum prejuízo decorrente do respectivo fato que deu ensejo ao requerimento de limitação. Não faz sentido, por outro lado, que os credores tenham que se deslocar para foros distintos daquele do local do fato, pois isso iria prejudicar-lhes o acesso à justiça.</p> <p>Comentou-se que essa matéria de ordem processual deveria ser regulada pelas regras de competência em razão do lugar estabelecidas pelo CPC e não pelo CCom</p> <p>Foram feitas críticas ao inciso I, na medida em que “porto de registro” seria uma expressão inadequada, posto que as embarcações de</p>





		bandeira brasileira não são registradas em porto, mas sim no Tribunal Marítimo e capitânias.
Art. [1042]. A limitação da responsabilidade pode ser exercida perante tribunal arbitral ou em qualquer grau de jurisdição, até a resposta do devedor ao cumprimento da sentença.	RETIRAR	Discordância pela submissão à arbitragem, uma vez que ausente o requisito essencial da vontade entre as partes para submissão do litígio ao procedimento arbitral. Entende-se que o fundo seria uma questão de ordem pública, sendo controversa a sua inclusão dentro do procedimento arbitral. Questionamentos quanto à aplicação do dispositivo. Seria quanto ao procedimento do fundo de limitação ou quanto à limitação de responsabilidade propriamente dita? A existência de uma universalidade de credores também poderia ser considerada um óbice para a arbitragem. Limitação de responsabilidade seria ou não matéria de ordem pública? Considerando que a constituição do fundo é feita para benefício de terceiros a arbitragem unilateral por parte do armador não é constitucional por falta do necessário consentimento para este procedimento Assim, entendeu-se por retirar o artigo, ao menos do capítulo referente ao fundo de limitação, posto que não poderia ser constituído um fundo de limitação dentro da arbitragem, vinculando compulsoriamente uma universalidade de credores.
Art. [1043]. A petição inicial do procedimento de limitação de responsabilidade deve indicar: I – o nome, bandeira e porto de registro da embarcação; II – o evento do qual provém os danos ou prejuízos objeto de limitação; III – o montante máximo do fundo a ser constituído, calculado na forma da lei; IV – a forma como o fundo será constituído, seja em espécie ou mediante garantia; V – a lista de credores conhecidos do requerente, juntamente com os respectivos endereços, a natureza dos créditos e os seus valores definitivos ou provisórios; VI – os documentos que respaldem o cálculo do montante máximo do fundo apresentado pelo requerente.	RETIRAR	Divergência acerca da necessidade de permanência do artigo, tendo em vista os requisitos da petição inicial dispostos na legislação processual civil. Alguns dos presentes, no entanto, acharam ser relevante manter os incisos, ainda que eventualmente se enquadrem dentro do conceito de “exposição dos fatos” que o CPC prevê, seguindo-se o modelo da lei de falências, a qual também elenca os requisitos da inicial.
Art. [1044]. O juiz, recebendo a petição inicial e declarando instaurado o procedimento:		Sugestão de retirada do inciso III, tendo em vista se tratar de questão





<p>I – verificará se os cálculos do requerente sobre o montante do fundo estão em conformidade com as disposições pertinentes;</p> <p>II – se pronunciará sobre as modalidades oferecidas para a constituição do fundo, ordenando o seu cumprimento, se as aprovar;</p> <p>III – indicará o valor do depósito inicial que o requerente deve realizar para cobrir as despesas do processo, sem prejuízo de complementações posteriores, se necessário, podendo ainda diferir este depósito para momento posterior;</p> <p>IV – nomear um administrador judicial, preferencialmente advogado, economista, administrador de empresas ou contador, para conduzir e executar todas as providências que lhe são atribuídas nos termos desta Seção.</p>		<p>de custas processuais são reguladas pelos Códigos de Organização Judiciária dos Estados.</p> <p>Os custos judiciais não podem ser cobrados do fundo, devendo ser pagos pelo requerente da limitação em adição ao valor depositado.</p> <p>Debate quanto à regulação do procedimento de criação do fundo. Questões complexas quanto ao procedimento, em razão da inovação legislativa em relação aos fundos criados no exterior.</p> <p>Quanto ao inciso IV entendeu-se pela desnecessidade de qualificar a profissão do administrador do fundo, sugerindo-se manter apenas “nomear um administrador judicial, preferencialmente advogado, economista, administrador de empresas ou contador, para conduzir e executar todas as providências que lhe são atribuídas nos termos desta Seção.”</p> <p>Neste artigo o Código prevê que o fundo seja administrado por administrador judicial e não pelo juiz.</p>
<p>Art. [1045]. Quando a constituição do fundo for feita em espécie, o juiz determinará o depósito do valor em conta judicial.</p> <p>§ 1º. Os acréscimos decorrentes de juros e correção monetária reverterão em benefício dos credores.</p> <p>§ 2º. Se o fundo tiver sido constituído mediante garantia, esta deve compreender a incidência dos juros e da correção monetária adotados pelo Tribunal local.</p>		<p>Sugeriu-se substituir a expressão “conta judicial” por “conta à disposição do Juízo”.</p> <p>Complexidade de permitir a carta garantia no Brasil em razão dos problemas que seriam gerados em relação à modalidade (i.e. garantias sem prazo determinado de validade? correção de valores em carta garantia? Será que o banco garantidor aceitaria flutuação para maior nos valores garantidos?- limitação de valores e limitação temporal).</p> <p>Entendeu-se, portanto, ser mais adequado estabelecer-se ao instituto do fundo apenas a possibilidade de depósito em espécie, até mesmo por ser um instituto novo em nosso ordenamento e que merece especial zelo na sua implantação para que venha a ser eficaz e benéfico aos credores.</p> <p>A título exemplificativo comentou-se que o direito inglês aceita constituição de fundo de limitação</p>

SENAR
Folha: 726

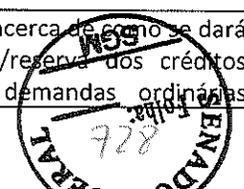


		com garantia, mas apenas com depósito em dinheiro, apesar da crítica de alguns maritimistas locais.
Art. [1046]. Constituído o fundo ou aceita a garantia para sua constituição, ficarão suspensas todos os procedimentos de execução ou medidas cautelares contra o requerente com relação aos créditos aos quais a limitação de responsabilidade é oponível. Parágrafo único. Não é admissível penhora ou outra constrição sobre o fundo, que fica exclusivamente destinado para o pagamento dos créditos aos quais a limitação de responsabilidade é oponível.		Divergência quanto ao texto do dispositivo, tendo em vista o entendimento de que as ações cautelares devem ser extintas (extinção por falta de interesse processual superveniente) e não suspensas (i.e. arrestos serão extintos, com a consequente liberação da garantia eventualmente prestada.)
Art. [1047]. A partir da data de recebimento da ação de limitação fica suspensa a incidência de juros sobre os créditos reclamados contra o requerente.		O artigo parece similar ao tratamento dado pela lei de falências. A suspensão dos juros funcionaria em benefício da coletividade dos próprios credores, para que os créditos maiores não acabem sendo inflacionados com os juros e abrangendo a maior parte da limitação em detrimento dos créditos menores. Houve questionamentos quanto à aplicação dos juros sobre o valor do fundo, e não sobre o valor dos créditos individuais.
Art. [1048]. Constituído o fundo ou aceita a garantia para sua constituição, o administrador judicial disso informar, por meio de carta registrada, a todos os credores cujos nomes e endereços foram fornecidos na lista apresentada pelo requerente e outros de que possa ter conhecimento. Parágrafo único. A referida comunicação aos credores deve conter: I – o nome, qualificação e endereço do requerente e em que qualidade formulou o pedido de limitação de responsabilidade; II – o extrato da decisão referida no artigo 1.044 ; 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 artigo subsequente.		Vício de redação. Falta alguma palavra ou expressão na segunda oração: "... o administrador judicial disso informar". A partir daqui o projeto remete a Lei de Recuperação Judicial (Lei 11101/2005) com os poderes previstos ao administrador judicial inclusive para resolver impugnações e não o juiz
Art. [1049]. Depois de enviadas as comunicações por via postal a que alude o artigo anterior, o administrador publicará o seu teor, juntamente com a lista de credores apresentada pelo requerente, por uma vez no Diário Oficial e em um jornal de circulação no local da sede do juízo, indicando que os credores têm trinta dias consecutivos a partir da data da última destas		Ok. O artigo prevê a publicação de edital para citação de credores. Enquanto o artigo anterior fala em intimação pessoal dos credores já previamente identificados, este artigo já fala da publicação de edital. A única dúvida que surgiu foi no



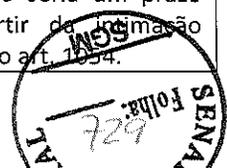


<p>publicações para verificar seus créditos e os documentos que os comprovem, manifestando-se sobre o pedido.</p>		<p>sentido de que aparentemente o artigo trataria apenas dos credores e créditos já listados, para verificarem seus créditos. Outros, no entanto, entenderam que o artigo abrange também outros credores e terceiros interessados ainda não listados, possibilitando-os que habilitem/pleiteiam seu crédito, comprovadamente. De toda forma, a redação poderia ser mais clara a esse respeito, até porque o artigo 1055 menciona que “os demais credores interessados no fundo podem ingressar como terceiros” e seria bom delinear que o edital previsto no art. 1049 tem relação com o momento para ingresso dos “demais credores” mencionados no art. 1055.</p>
<p>Art. [1050]. Na sua manifestação, produzindo desde já a prova documental pertinente, o credor pode impugnar o pedido de limitação, fundando-se na inexistência dos requisitos para exercício deste direito e na incorreção do montante do fundo ou do crédito que lhe é atribuído. Parágrafo único. A impugnação observará o disposto no artigo 1.055.</p>		<p>Houve certo debate acerca da necessidade de participação do requerente/constituente do fundo até o final do processo do fundo ou se estará liberado após a aprovação do fundo pelo juízo.</p> <p>Isso porque, o devedor, ao constituir o fundo de limitação, provavelmente vai querer dar a sua participação no caso por encerrada e evitar maiores custos com monitoramento, advogado etc, simplesmente depositando a quantia e deixando à disposição dos credores para o concurso entre eles.</p> <p>No entanto, este dispositivo mostra que a ideia do PL é que o requerente se mantenha presente e somente seja liberado da participação no fundo ao menos após o trânsito em julgado das decisões de impugnação da constituição do fundo ou eventual interposição de recurso sem efeito suspensivo.</p>
<p>Art. [1051]. Apresentada a impugnação, o autor do pedido de limitação e o administrador serão ouvidos simultaneamente no prazo de cinco dias, decidindo o juiz a seguir, no prazo de dez dias, a menos que haja necessidade de prova quanto a alguma questão, quando então se concederão dez dias adicionais para a produção da referida prova antes da decisão.</p>		<p>Sem questionamentos</p>
<p>Art. [1052]. Resolvidas as impugnações, o administrador judicial elaborará a lista de credores com direito a participar da distribuição do fundo, e proporá ao juiz o</p>		<p>Surgiu dúvida acerca de como se dará a participação/reserva dos créditos oriundos de demandas ordinárias</p>





<p>pagamento dos créditos.</p> <p>§ 1º A distribuição se fará observadas as preferências dos privilégios marítimos contempladas nos artigos 916 a 930.</p> <p>§ 2º. Se os créditos não gozarem de algum privilégio, o saldo do fundo será distribuído aos credores, proporcionalmente ao valor de seus créditos.</p>		<p>ajuizadas em apartado, em outros juízos, que ainda não tiverem sido sentenciadas. Como seria o proposta de pagamento dos créditos já listados ante a possibilidade de existência de outros créditos que ainda dependem de sentença/liquidação e que, uma vez configurados e liquidados, afetariam a proporção do rateio entre os credores habilitados no fundo?</p> <p>Quanto ao parágrafo primeiro, surgiu dúvida se os créditos privilegiados, apesar de possuírem preferência no pagamento, seriam afetados proporcionalmente pelos demais créditos ou se essa preferência abrangeria também uma prioridade de pagamento integral e apenas o valor remanescente seria rateado proporcionalmente entre os credores não privilegiados (como mencionado no parágrafo 2º)?</p>
<p>Art. [1053]. Quando existirem alguns créditos cuja impugnação não tiver sido ainda resolvida, o administrador judicial pode propor a distribuição do fundo segundo as disposições anteriores, fazendo as reservas proporcionais que considerar prudente.</p>		<p>Entendeu-se que o procedimento visa acelerar o rateio e o recebimento pelos credores já habilitados, mas comentou-se que se ainda houver créditos pendentes de habilitação/impugnação, estes afetariam a proporção dos valores a serem rateados, ensejando a necessidade de muita prudência e cautela do administrador no momento de se quantificar as reservas a serem feitas, para não se prestigiar algumas partes, em detrimento de outras.</p>
<p>Art. [1054]. Assim que o fundo estiver liquidado, o administrador deve apresentar uma planilha de cálculo final ao juiz e este declarará encerrado o processo de limitação.</p> <p>§ 1º. Se remanescer saldo no fundo após todos os pagamentos, este será restituído ao requerente do pedido de limitação.</p> <p>§ 2º. Havendo credores que, intimados, não compareçam para retirar suas quotas, caducará seu direito ao crédito se continuarem remissos pelo prazo de um ano a contar da intimação, restituindo-se o valor ao requerente do pedido de limitação.</p>		<p>Concordou-se com a ideia do artigo, porém não ficou claro a que intimação é esta referida no parágrafo 2º, pois os artigos anteriores não mencionam nenhum ato de intimação do juízo para que os credores retirem suas cotas. A única intimação anteriormente mencionada seria aquela prevista no art. 1049, ainda na fase de habilitação e conferência dos créditos, e não na fase de liquidação/recebimento. Entendeu-se que esta intimação, portanto, seria algum ato de intimação derivado do art. 1052 ou então seria um prazo computado a partir da intimação quanto à decisão do art. 1054.</p>



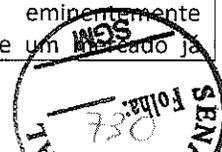


<p>Art. [1055]. Toda matéria que não tiver um procedimento especial tramitará em autos apartados, como incidente entre quem formula a impugnação e quem pretende limitar a sua responsabilidade. Os demais credores interessados no fundo podem ingressar como terceiros. Parágrafo único. O administrador judicial opinará nos autos, zelando pelo bom e rápido andamento do processo.</p>		<p>Artigo eminentemente processual/procedimental. A segunda parte do artigo gerou dúvidas, como já mencionado nos comentários ao artigo 1049, por não ter ficado claro que “demais credores interessados” seriam estes? Seria uma habilitação retardatária? Seriam os mesmos credores intimados pelo edital previsto no art. 1049?</p>
<p>Art. [1056]. Aplica-se subsidiariamente à presente Seção, no que for cabível, as disposições pertinentes da Lei nº 11.101, de 9 de fevereiro de 2005.</p>		<p>ok</p>
<p>Capítulo IV – Da execução para recebimento de fretes</p>		
<p>Art. [1057]. 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.</p>	<p>RETIRAR</p>	<p>Matéria contratual e eminentemente de direito privado. Considerando-se que o art. 878 do Projeto já estabelece que o conhecimento seria título executivo extrajudicial, tal regra seria suficiente para permitir uma execução para recebimento de frete. Apesar do conhecimento normalmente estabelecer certo grau de solidariedade entre o consignatário e o embarcador em suas cláusulas, uma disposição expressa nesse sentido poderia ser interessante</p>
<p>Art. [1058]. 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 inicial deve estar acompanhada da carta-partida. § 2º. A pretensão executiva contemplada neste artigo pode ser cumulada com a execução contra o portador do conhecimento de transporte. §3º. Eventuais impugnações por parte dos afretadores somente serão apreciadas após seguro o juízo.</p>	<p>RETIRAR</p>	<p>Em vista do dilema quanto à manutenção das matérias de cunho processual no bojo do projeto do código comercial em detrimento do CPC, entendeu-se por bem retirar esse artigo e relegar a matéria ao CPC, que já possibilita meios para tanto.</p>

SEGURO MARÍTIMO

Parte excluída do Projeto do Senado (PL 487/13). Análise feita sobre o projeto da Câmara (PL 1572/11) – Subemenda apresentada pela comissão Especial designada para elaboração do relatório parcial (dep. Arnaldo Faria de Sá).

PROJETO DA CÂMARA (1572/2011)	PROPOSTA	JUSTIFICATIVA
<p>Título VI – Do seguro marítimo</p>	<p>RETIRAR</p>	<p>Questionou-se inicialmente a necessidade desses artigos no Projeto, já que o seguro é atividade eminentemente contratual e de um</p>





amplamente regulado. contrato entre particulares, com previsões gerais no Código Civil. Além disso, o mercado securitário é maduro no Brasil e regulamentado pela SUSEP que tem a competência de definir diretrizes e cláusulas nas apólices específicas de cada ramo, como inclusive já faz na espécie marítima. O grupo entendeu que não há a necessidade de definir ou limitar conceitos, visto que há a liberdade de contratação. O Código Comercial/intervenção do Estado deve se ater a matéria de ordem pública e atualmente contamos com princípios contratuais, inclusive de seguros, já previstos no Código Civil, não sendo necessário definir normas específicas quanto aos seguros marítimos.

Entende-se que, diante da diversidade de problemas e inconsistências encontradas nos dispositivos analisados, vislumbram-se três hipóteses: (i) o projeto deveria ser feito por uma nova comissão que se atenha aos detalhes de cada significado por trás dos dispositivos legais; (ii) seguir a opção do Senado que não regular a matéria de seguros marítimos; ou (iii) a manutenção do Código Comercial de 1850.

Dentro da ideia de um código minimalista, o projeto do Senado parece mais adequado ao excluir o capítulo do seguro marítimo, sobretudo ante a existência de projeto de lei específico já em curso no Congresso para tratar dos contratos de seguros privados. O Projeto ao Novo Código Comercial somente trata da espécie de Seguro Casco e foi realizada um recorte e colagem de dispositivos previstos na Circular SUSEP nº 001/1985 – Seguros de Cascos Marítimos, pelo fato de diversos artigos serem idênticos àquele previstos na referida Circular. Talvez a



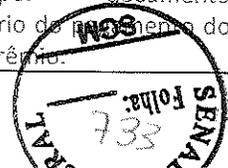


		matéria do seguro marítimo poderia ser incorporada por emenda àquele projeto.
<p>Art. 200. Pelo contrato de seguro marítimo, o segurador, tomando para si fortuna ou riscos do mar, se obriga a garantir interesse legítimo do segurado em face do risco de perda ou dano que possa sobrevir ao objeto do seguro, mediante o recebimento de um prêmio determinado, equivalente aos riscos tomados.</p> <p>§ 1º O seguro marítimo considera-se constituído desde o momento em que a proposta de seguro foi aceita pelo segurador.</p> <p>§ 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.</p>		<p>O parágrafo primeiro disciplina que “O seguro marítimo considera-se constituído desde o momento em que a proposta de seguro foi aceita pelo segurador”, mas é o segurador que vai fazer a proposta de seguro e, em tese, o aceite seria pelo segurado. O mais adequado parece ser o aceite de ambas as partes, substituindo-se, portanto, a expressão ‘segurador’ por ‘ambas as partes’. Criticou-se também a palavra ‘constituído’ por não ser utilizada para a definição da formação do contrato, sugerindo-se a palavra ‘formado’.</p> <p>No parág 2º, substituir a expressão “por este” por “ambas as partes.</p> <p>Legislação comparada.</p> <p><u>Ley da Navegación Marítima 2014 (Espanha):</u> Artículo 406 - Ámbito de aplicación: 1. Están sujetos a esta ley los contratos de seguro que tienen por objeto indemnizar los daños producidos por los riesgos propios de la navegación marítima.</p> <p>Artículo 421: Prueba del seguro - El asegurador está obligado a entregar al tomador la póliza o el documento o certificado provisional de cobertura. Antes de que estos documentos sean entregados, el contrato puede ser probado por cualquier medio que demuestre la aceptación de la cobertura por el asegurador</p> <p><u>Circular SUSEP nº 001/1985 – Seguros de Cascos Marítimos:</u> PARTE I, CONDIÇÕES GERAIS DA APÓLICE DE SEGURO, CASCOS-MARÍTIMOS - 1 – COBERTURA 1.1 – Respeitados os demais dispositivos destas Condições Gerais e das Cláusulas e Condições Particulares anexas ou incorporadas a esta apólice, a Seguradora toma a seu cargo indenizar os prejuízos sofridos pelo Segurado e ou Beneficiário</p>





	<p>designado nesta apólice, por perdas ou danos que atinjam a embarcação objeto do presente seguro [...].</p> <p>2.1 – Nos seguros contratados por viagem a cobertura entra em vigor quando, no porto ou lugar de origem, a embarcação desamarra ou suspende ferro, se em lastro, ou quando tem início seu carregamento, se com carga; e expira às vinte e quatro horas locais do dia seguinte aquele em que, em boas condições de segurança, amarra ou fundeia (se em lastro) ou termina sua descarga (se com carga) no porto de destino final da viagem.</p> <p>2.2 – Nos seguros a prazo, a cobertura tem seu início e seu término a zero hora dos dias indicados nesta apólice. Se entretanto, ao expirar o prazo do seguro a embarcação estiver no mar, ou avariada ou em apuros, ou num porto de abrigo ou de escala e desde que seja dado atino mediante prêmio adicional “pro-rata”.</p> <p>Código Comercial 1850: Art. 666 - O contrato de seguro marítimo, pelo qual o segurador, tomando sobre si a fortuna e riscos do mar, se obriga a indenizar ao segurado da perda ou dano que possa sobrevir ao objeto do seguro, mediante um prêmio ou soma determinada, equivalente ao risco tomado, só pode provar-se por escrito, a cujo instrumento se chama apólice; contudo julga-se subsistente para obrigar reciprocamente ao segurador e ao segurado desde o momento em que as partes se convierem, assinando ambas a minuta, a qual deve conter todas as declarações, cláusulas e condições da apólice.</p> <p>Código Civil 2002: Art. 758. O contrato de seguro prova-se com a exibição da apólice ou do bilhete do seguro, e, na falta deles, por documento comprobatório de pagamento do respectivo prêmio.</p>
--	--



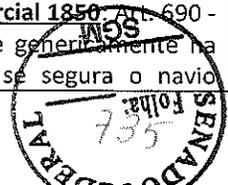


<p>Art. 201. Poderão ser objeto do seguro marítimo todos os interesses em risco em uma expedição marítima, como a embarcação, o frete, as vidas, fazendas e haveres de bordo, os lucros cessantes e as responsabilidades envolvidas.</p> <p>Parágrafo único. O seguro marítimo poderá também abranger garantias complementares para os desembolsos e as responsabilidades excedentes, bem como para cobertura dos riscos de construtor e reparador naval.</p>		<p>A redação anterior (art 685 C. Comercial atualmente em vigor) parece mais adequada. A expressão 'fazenda' não parece ser a mais adequada para tratar de cargas.</p> <p>O seguro marítimo não pode cobrir 'vidas'. Apenas a pessoa pode segurar sua própria vida.</p> <p>Código Comercial 1850: Art. 685 - Toda e qualquer coisa, todo e qualquer interesse apreciável a dinheiro, que tenha sido posto ou deva pôr-se a risco de mar, pode ser objeto de seguro marítimo, não havendo proibição em contrário</p> <p>Ley da Navegación Marítima 2014 (Espanha): Artículo 408 - Existencia del interés asegurado: 1. Podrán ser objeto de seguro los intereses patrimoniales legítimos, presentes o futuros, expuestos a los riesgos de la navegación marítima. La inexistencia de interés determinará la nulidad del contrato, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 422.</p> <p>Artículo 409 - Enumeración de los intereses: Podrán, en concreto, ser objeto del seguro marítimo los intereses en: a) Los buques, embarcaciones y artefactos navales, incluso en construcción o desguace; b) El flete; c) El cargamento; d) La responsabilidad civil derivada del ejercicio de la navegación; e) Cualesquiera otros intereses patrimoniales legítimos expuestos a los riesgos de la navegación marítima</p> <p>Circular SUSEP nº 001/1985 - Seguros de Cascos Marítimos: PARTE I, CONDIÇÕES GERAIS DA APÓLICE DE SEGURO, CASCOS-MARÍTIMOS - 1 - COBERTURA 1.1 - Respeitados os demais dispositivos destas Condições Gerais e das Cláusulas e Condições Particulares anexas ou incorporadas a esta apólice.</p>
---	--	---



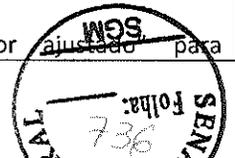


	<p>Seguradora toma a seu cargo indenizar os prejuízos sofridos pelo Segurado e/ou Beneficiário designado nesta apólice, por perdas ou danos que atinjam a embarcação objeto do presente seguro – seu casco, suas máquinas e todos os seus aparelhos, motores, instalações, equipamentos, peças, provisões, suprimentos e demais pertences ou parte dos mesmos e/ou a outro interesse em risco abrangido por este seguro, em viagem ou não, em quaisquer serviços e tráfegos no mar ou em rios, canais ou outra via navegável, em portos ou ancoradouros, ou em diques, estaleiros, carreiras ou rampas – pela ocorrência de riscos inerentes à fortuna do mar, de incêndio, raio, terremoto, intempérie, ou por alijamento, ou por barataria ou rebeldia do capitão e/ou de tripulantes (inclusive motim a bordo, pilhagem, predação, detenção, retenção, desvio, encalhe, variação e afundamento da embarcação); e por todos os outros riscos e perigos de tipo e natureza semelhantes; podendo sair, ou navegar com ou sem práctico (exceto nos casos de praticagem obrigatória), inclusive em experiência, assistir e rebocar navio ou embarcação em apuro, mas não podendo ser rebocado (exceto nas circunstâncias usuais ou quando em necessidade de auxílio ou assistência) nem prestar assistência ou empreender reboques ou serviços de salvamento sob contrato previamente ajustado por seu armador e/ou administrador e/ou afretador e/ou pelo Segurado, salvo prévio entendimento com a Seguradora e pagamento do respectivo prêmio adicional</p>
<p>Art. 202. O seguro marítimo compreende o casco, as máquinas e os equipamentos da embarcação segurada, devendo a apólice especificar os riscos cobertos com:</p>	<p>Código Comercial 1850, Art. 690 - Declarando-se genericamente na apólice, que se segura o navio</p>





<p>I - a perda total; II - a assistência e salvamento; III - a avaria grossa; IV - a responsabilidade civil por abalroação; e V - a avaria particular.</p> <p>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.</p>		<p>sem outra alguma especificação, entende-se que o seguro compreende o casco e todos os pertences da embarcação, aprestos, aparelhos, mastreação e velame, lanchas, escaleres, botes, utensílios e vitualhas ou provisões; mas em nenhum caso os fretes nem o carregamento, ainda que este seja por conta do capitão, dono, ou armador do navio.</p> <p><u>Ley da Navegación Marítima 2014 (Espanha):</u> Artículo 417 - Riesgos cubiertos: El asegurador indemnizará al asegurado, en los términos fijados en el contrato, por los daños que sufra el interés asegurado como consecuencia de los riesgos de la navegación.</p> <p><u>Circular SUSEP nº 001/1985 – Seguros de Cascos Marítimos:</u></p> <p>PARTE I, CONDIÇÕES GERAIS DA APÓLICE DE SEGURO, CASCOS-MARÍTIMOS - 1 – COBERTURAS BÁSICAS 1, 2 e 3.</p> <p>Nº 1 – Perda Total (PT), Assistência e Salvamento (AS) e Avaria Grossa (AG).</p> <p>Nº 2 – Perda Total (PT), Assistência e Salvamento (AS), Avaria Grossa (AG) e Responsabilidade Civil por Abalroamento (RCA).</p> <p>Nº 3 – Perda Total (PT), Assistência e Salvamento (AS), Avaria Grossa (AG), Responsabilidade Civil por Abalroamento (RCA) e Avaria Particular (AP).</p>
<p>Art. 203. A cobertura de perda total abrangerá tanto a perda total real quanto a construtiva, que ficarão a cargo do segurador.</p> <p>§ 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.</p> <p>§ 2º Ocorrerá a perda total construtiva quando a embarcação segurada:</p> <p>I - puder ser abandonada ao segurador;</p>	<p>Art. 203. A cobertura de perda total abrangerá tanto a perda total real quanto a construtiva, que ficarão a cargo do segurador.</p> <p>§ 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</p>	<p>O conceito de perda total não possui correspondência no código de 1850, mas possui equivalência na circular Susep 001/85 sobre seguros de cascos marítimos.</p> <p>SUGESTÃO: verificar prazo razoável no mercado internacional; checar se cobre somente seguro de embarcação ou também qualquer bem ou, eventualmente, elaborar nova redação.</p> <p>alterar "valor ajustado para</p>





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.

segurado da sua utilização, ou quando ~~o~~ ~~em~~ a embarcação ~~segurada~~ é dada ~~o~~ como desaparecida, 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.

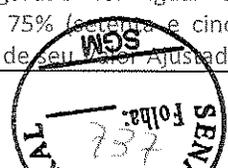
“valor da apólice”

O parágrafo primeiro foi alvo de dúvidas e debates quanto ao prazo de 180 dias arbitrado sem qualquer relação identificável em outras normas nacionais ou internacionais. Parece desnecessário falar em ‘buscas’.

O parág 2 fala em perda construtiva, mas possui discrepâncias. Em seu inc. I, a perda construtiva não deve acontecer quando houver o abandono, mas seria o oposto, i.e, se abandona por causa da perda construtiva. No inc. II a perda total construtiva (parág 2º) não deve ser confundida com a perda total real (parág 1º).

Circular SUSEP nº 001/1985 – Seguros de Cascos Marítimos:

CONDIÇÕES PARTICULARES - COBERTURA BÁSICA Nº 1 - PERDA TOTAL (PT) - ASSISTÊNCIA E SALVAMENTO (AS) - AVARIA GROSSA (AG): [...] 1 – PERDA TOTAL DO OBJETO SEGURADO
1.1 – Para os fins e efeitos desta apólice, entende-se por Perda Total: a) a Perda Total Real b) a Perda Total Construtiva (ou Legal)
1.2 – Ocorre a Perda Total Real quando: a) o objeto segurado é destruído ou tão extensamente danificado que deixa de ter as características da coisa segurada; b) o Segurado fica irremediavelmente privado do objeto ou interesse segurado; c) o objeto segurado é dado como desaparecido após um período razoável de efetivas buscas e pesquisas sem resultados positivos. 1.3 – Ocorre a Perda Total Construtiva quando: a) O objeto segurado pode ser abandonado à Seguradora em razão de ser inevitável sua Perda Total Real; b) o custo da preservação, recuperação, reparação e/ou reconstrução do objeto segurado for igual ou superior a 75% (setenta e cinco por cento) de seu valor ajustado,





		permitindo seu abandono à Seguradora, sem prejuízo do disposto no item 9.3 da Cláusula 9 das Condições Gerais desta apólice
<p>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.</p>		<p>Novos produtos podem ser lançados no mercado, não cabendo ao código regular e limitar tais possibilidades, tendo em vista já está mencionado nas circulares da SUSEP.</p> <p>A parte de seguros marítimos não pode ser um compêndio de circulares da SUSEP</p> <p>Circular SUSEP nº 001/1985 – Seguros de Cascos Marítimos: CONDIÇÕES PARTICULARES, COBERTURA BÁSICA Nº 1, PERDA TOTAL (PT), ASSISTÊNCIA E SALVAMENTO (AS), AVARIA GROSSA (AG)1 – PERDA TOTAL DO OBJETO SEGURADO: 1.4 – Na aplicação do disposto na alínea “b” do item 1.3, não será levado em conta o valor que possa ter o objeto segurado ou o que dele restar após o sinistro, nem a contribuição que se tornaria exigível de terceiros a título de Avaria Grossa, porém, serão computados os custos das operações de salvamento ou remoção que se fariam necessárias e a contribuição que caberia à embarcação em caso de Avaria Grossa.</p>
<p>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.</p> <p>§ 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.</p> <p>§ 3º Findo o prazo previsto no parágrafo anterior, sem que tenha sido feita a referida declaração, o abandono será tido como aceito pelo segurador.</p> <p>§ 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</p>		<p>Ver art 753 e 754 Código Comercial 1850.</p> <p>Circular SUSEP nº 001/1985 – Seguros de Cascos Marítimos: PARTE I, CONDIÇÕES GERAIS DA APÓLICE DE SEGURO, CASCOS-MARÍTIMOS, 9 – SINISTROS - 9.3 – Abandono – Assiste ao Segurado o direito de fazer o abandono da embarcação e/ou de outro interesse objeto deste seguro à Seguradora e desta pleitear o pagamento da importância segurada quando ocorrer sua Perda Total Construtiva consequente de risco coberto por este seguro, tal como definida nas cláusulas e condições anexas a esta apólice.</p>





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.

O Segurado pode, entretanto, optar pelo reparo da embarcação e pleitear da Seguradora o pagamento da indenização sob a cobertura de Avaria Particular (se esta for abrangida pelo Seguro) até o limite da importância segurada, desta deduzida a franquia prevista na apólice, e, quando for o caso, a parcela correspondente à participação do Segurado.

9.3.1 – Incumbe ao Segurado, se optar pelo abandono, comunicá-lo e justificá-lo por escrito à Seguradora, apresentando os elementos que no seu entender caracterizem a ocorrência da Perda Total Construtiva. A Seguradora terá o prazo de 30 (trinta) dias, contados da data do recebimento dessa comunicação, para declarar se aceita ou não o abandono. Findo esse prazo, sem tal declaração, o abandono será tido como aceito pela Seguradora.

9.3.2 – Se a Seguradora, no prazo previsto no item anterior, não admitir a Perda Total Construtiva, aquele prazo poderá, a seu pedido, ser prorrogado por mais 30 (trinta) dias para que ela possa tomar, por sua conta e risco, as providências que julgar cabíveis, assumindo plena responsabilidade pelos prejuízos que delas possam resultar para o Segurado ou para terceiros.

9.3.3 – Esgotada a prorrogação de 30 (trinta) dias sem que a Seguradora tenha reunido elementos que evidenciem não se tratar de Perda Total Construtiva, não poderá ela se opor ao abandono da embarcação (ou outro interesse) pelo Segurado, sendo-lhe entretanto facultado optar pelo pagamento da Perda Total sem aceitar a transferência de propriedade. O exercício, ou não, dessa opção será comunicado pela Seguradora ao Segurado por escrito, dentro de 5 (cinco) dias

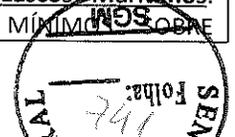


		<p>contados do vencimento dessa prorrogação. Findo esse último prazo, sem que a Seguradora se manifeste a respeito, a opção se entenderá, não exercida.</p> <p>9.3.4 – Aceito o abandono, opera-se de pleno direito a transferência de propriedade do bem abandonado à Seguradora. Na hipótese prevista no item 3.2 da Cláusula 3 (VALOR SEGURADO), o abandono será parcial e o Segurado participará proporcionalmente do produto dos salvados e de outro beneficiário que for obtido, bem como dos ônus e encargos que incidam sobre o todo e das despesas que forem então efetuadas no interesse comum</p>
<p>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.</p>		<p>Circular SUSEP nº 001/1985 – Seguros de Cascos Marítimos: CONDIÇÕES PARTICULARES COBERTURA BÁSICA Nº 1, PERDA TOTAL (PT), ASSISTÊNCIA E SALVAMENTO (AS), AVARIA GROSSA (AG) - 1 – PERDA TOTAL DO OBJETO SEGURADO - 1.5 – O Segurado e a Seguradora podem, por mútuo acordo, admitir a Perda Total Construtiva sem prejuízo dos seus respectivos direitos quanto ao abandono e à aceitação ou não da transferência de propriedade.</p>
<p>Art. 207. As providências que venham a ser tomadas pela seguradora para investigação e o exame de um sinistro não implicarão em reconhecimento prévio da cobertura do risco pela apólice contratada.</p>		<p>Circular SUSEP nº 001/1985 – Seguros de Cascos Marítimos: PARTE I, CONDIÇÕES GERAIS DA APÓLICE DE SEGURO, CASCOS-MARÍTIMOS - 5 – OBRIGAÇÕES DO SEGURADO, 5.1 – Medidas conservatórias e Preventivas [...] 5.1.1 – A concordância ou a participação da Seguradora nas medidas previstas neste item não implica prévio reconhecimento de cobertura para o risco que determinar tais providências.</p>
<p>Art. 208. Havendo alguma dúvida quanto à natureza e causas do sinistro, o segurador poderá aguardar a decisão</p>		<p>Circular SUSEP nº 001/1985 – Seguros de Cascos Marítimos:</p>

SEN
Folha: 740
TAL

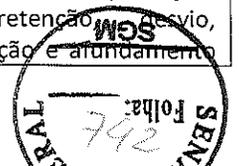


<p>final do Tribunal Marítimo, dando ciência ao segurado. Parágrafo único. Apurada a procedência da reclamação apresentada pelo segurado, o segurador deverá pagar a indenização no prazo de até 30 (trinta) dias, admitida a incidência de juros e atualização monetária, a serem calculados desde a data da ocorrência do sinistro.</p>		<p>9.2 – Regulação e Liquidação – Incumbe ao Segurado ou ao Beneficiário designado nesta apólice instruir seu pedido de indenização com os documentos comprobatórios do sinistro, de seu legítimo interesse na coisa segurada e de seu direito a ser indenizado sob as Cláusulas e condições desta apólice: e em caso de dúvida suscitada pela Seguradora, terá esta a opção de aguardar o pronunciamento do Tribunal Marítimo sobre as causas e a natureza do sinistro. Apurada no todo ou em parte a procedência do pedido, a Seguradora terá o prazo de 30 (trinta) dias para pagar a indenização devida.</p> <p>Código Comercial 1850: Art. 730 - O segurador é obrigado a pagar ao segurado as indenizações a que tiver direito, dentro de 15 (quinze) dias da apresentação da conta, instruída com os documentos respectivos; salvo se o prazo do pagamento tiver sido estipulado na apólice.</p> <p>Código Civil 2002: Art. 772. A mora do segurador em pagar o sinistro obriga à atualização monetária da indenização devida segundo índices oficiais regularmente estabelecidos, sem prejuízo dos juros moratórios.</p>
<p>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.</p>		<p>Código Comercial 1850: Art. 667 - A apólice de seguro deve ser assinada pelos seguradores, e conter: [...]</p> <p>7 - Menção especial de todos os riscos que o segurador toma sobre si.</p> <p>8 - O tempo e o lugar em que os riscos devem começar e acabar.</p> <p>9 - O prêmio do seguro, e o lugar, época e forma do pagamento.</p> <p>10 - O tempo, lugar e forma do pagamento no caso de sinistro. [...]</p> <p>v. tb 702, 705 e 760</p> <p>Circular SUSEP nº 001/1985 – Seguros de Cascos Marítimos: ELEMENTOS MÍNIMOS SOBRE</p>



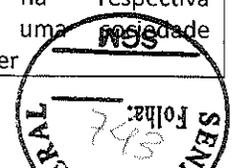


	<p>OPERAÇÕES DE SEGUROS CASCOS MARÍTIMOS - CAPÍTULO I, APÓLICE - 1 – A apólice deverá ser redigida de maneira clara e precisa, permitindo o perfeito conhecimento dos riscos cobertos, com observância da padronização de seus dizeres e disposição, conforme modelo constante da Parte I – NORMAS DE SEGUROS CASCOS MARÍTIMOS – ANEXO 8.</p> <p>Art. 711 C.Com 1850 - O segurador não responde por danos ou avaria que aconteça por fato do segurado, ou por alguma das causas seguintes: [...] 12 - rebeldia do capitão ou da tripulação; salvo havendo estipulação em contrário declarada na apólice. Esta estipulação é nula sendo o seguro feito pelo capitão, por conta dele ou alheia, ou por terceiro por conta do capitão.</p> <p>Circular SUSEP nº 001/1985 – Seguros de Cascos Marítimos:</p> <p>PARTE I, CONDIÇÕES GERAIS DA APÓLICE DE SEGURO, CASCOS-MARÍTIMOS - 6 – RISCOS NÃO COBERTOS - 6.3 – Fato do Segurado – A Seguradora não responderá por qualquer prejuízo proximamente causado ou atribuível a fato do Segurado, mas salvo disposição em contrário nesta apólice, responderá por qualquer prejuízo proximamente por risco objeto da cobertura, ainda que tal prejuízo não devesse ter ocorrido senão por falta ou negligência do Capitão, dos Oficiais, do práctico ou da tripulação. [...] 1 - COBERTURA 1.1 – [...] a Seguradora toma a seu cargo indenizar os prejuízos sofridos pelo Segurado e/ou Beneficiário designado nesta apólice, [...] por alijamento, ou por barataria ou rebeldia do capitão e/ou de tripulantes (inclusive motim a bordo, pilhagem, predação, detenção, retenção, desvio, encalhe, varação e arundamento</p>
--	--





		da embarcação) [...].
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.		Código Comercial 1850: Art. 712 - Todo e qualquer ato por sua natureza criminoso praticado pelo capitão no exercício de seu emprego, ou pela tripulação, ou por um e outra conjuntamente, do qual aconteça dano grave ao navio ou à carga, em oposição à presumida vontade legal do dono do navio, é rebeldia
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.		Limites preconcebidos de quebra devem ser meramente presumidos, podendo admitir-se prova em contrário no caso a caso, até porque um limite de 25 para granéis líquidos ou gasosos pode ser extremamente exagerado.
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.		Código Civil 2002: Art. 761. Quando o risco for assumido em co-seguro, a apólice indicará o segurador que administrará o contrato e representará os demais, para todos os seus efeitos. Ley da Navegación Marítima 2014 (Espanha): Artículo 416 Coaseguro - Cuando mediante uno o varios contratos de seguro, referentes al mismo interés, riesgo y tiempo, se produce un reparto de cuotas determinadas entre varios aseguradores, previo acuerdo entre ellos y el tomador, cada asegurador está obligado al pago de la indemnización solamente en proporción a la cuota respectiva. El asegurador que ha pagado una cantidad superior a la que le corresponda podrá repetir contra el resto de los aseguradores. Circular SUSEP nº 001/1985 – Seguros de Cascos Marítimos: ELEMENTOS MÍNIMOS SOBRE OPERAÇÕES DE SEGUROS CASCOS MARÍTIMOS - CAPÍTULO I – APÓLICE: 2 – Em caso de cosseguro, será obrigatória a designação, na respectiva apólice, de uma seguradora 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.

Código Comercial 1850: Art. 719 -

O segurado deve sem demora participar ao segurador, e, havendo mais de um, somente ao primeiro na ordem da subscrição, todas as notícias que receber de qualquer sinistro acontecido ao navio ou à carga. A omissão culposa do segurado a este respeito, pode ser qualificada de presunção de má-fé.

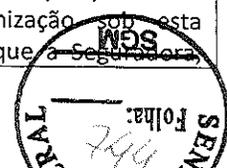
Art. 721 - Nos casos de naufrágio ou varação, presa ou arresto de inimigo, o segurado é obrigado a empregar toda a diligência possível para salvar ou reclamar os objetos seguros, sem que para tais atos se faça necessária a procuração do segurador, do qual pode o segurado exigir o adiantamento do dinheiro preciso para a reclamação intentada ou que se possa intentar, sem que o mau sucesso desta prejudique ao embolso do segurado pelas despesas ocorridas.

Código Civil 2002: Art. 769. O segurado é obrigado a comunicar ao segurador, logo que saiba, todo incidente suscetível de agravar consideravelmente o risco coberto, sob pena de perder o direito à garantia, se provar que silenciou de má-fé.

Art. 771. Sob pena de perder o direito à indenização, o segurado participará o sinistro ao segurador, logo que o saiba, e tomará as providências imediatas para minorar-lhe as consequências.

Circular SUSEP nº 001/1985 - Seguros de Cascos Marítimos:

PARTE I, CONDIÇÕES GERAIS DA APÓLICE DE SEGURO, CASCOS-MARÍTIMOS, 5 - OBRIGAÇÕES DO SEGURADO: 9 - SINISTROS - 9.1 - Aviso - O Segurado obriga-se a comunicar prontamente à Seguradora, antes da realização da vistoria, a ocorrência de qualquer sinistro que possa dar lugar a indenização sob esta apólice, para que a Seguradora

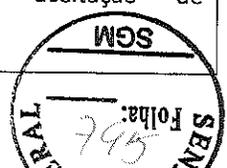




se o desejar, designe seu próprio vistoriador. 9.1.1 – Se o Segurado ficar sem notícias da embarcação por um período extraordinário que justifique a presunção de perda do navio ou acidente em viagem, obriga-se ele, igualmente, a dar aviso desse fato à Seguradora.

5 – OBRIGAÇÕES DO SEGURADO -

5.1 – Medidas conservatórias e Preventivas – Se, por ocorrência de risco coberto por esta apólice, o objeto segurado suportar ou estiver na iminência de suportar prejuízo indenizável sob a presente, o segurado, o armador ou administrador da embarcação segurada, por si, seus prepostos, agentes e procuradores, estará obrigado a agir, diligenciar, viajar e providenciar o que for necessário na defesa, salvaguarda e recuperação do objeto segurado ou de qualquer parte deste, bem como no sentido de prevenir perdas ou danos e minorar suas conseqüências, sob pena de ficar responsável por sua negligência ou inação; sendo-lhe garantido, pela Seguradora (respeitado o disposto no item 3.2 da Cláusula 3 acima) o reembolso das despesas em que incorrer no cumprimento dessas obrigações na medida em que forem adequadas e razoavelmente efetuadas e desde que tais providências sejam tomadas, **sempre que possível, em concordância com a Seguradora**, inclusive, no que couber, visando a responsabilidade de terceiros e à preservação de seus direitos contra estes; ficando porém expressamente entendido e concordado que nenhum ato do Segurado ou da Seguradora recuperando, salvando ou preservando a propriedade segurada será considerado como renúncia ou aceitação de abandono.





<p>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.</p> <p>Parágrafo único. Todas as exceções e limitações existentes ao tempo da sub-rogação acompanham o crédito sub-rogado.</p>		<p>Código Comercial 1850: Art. 728 - Pagando o segurador um dano acontecido à coisa segura, ficará subrogado em todos os direitos e ações que ao segurado competirem contra terceiro; e o segurado não pode praticar ato algum em prejuízo do direito adquirido dos seguradores.</p> <p>Código Civil 2002: Art. 786. Paga a indenização, o segurador sub-roga-se, nos limites do valor respectivo, nos direitos e ações que competirem ao segurado contra o autor do dano</p> <p>Circular SUSEP nº 001/1985 - Seguros de Cascos Marítimos:</p> <p>PARTE I, CONDIÇÕES GERAIS DA APÓLICE DE SEGURO, CASCOS-MARÍTIMOS: 7 - MUDANÇA DE PROPRIEDADE E OUTRAS ALTERAÇÕES - 7.1.1 - Ainda que a terminação automática fique, nas hipóteses das alíneas "a" e "b" do subitem 7.1, suspensa ou adiada, este seguro não se operará em benefício daqueles para quem tenha mudado a propriedade, posse ou controle da embarcação, ou de seus afretadores ou requisitantes; e, se nesse período ocorrer sinistro indenizável sob esta apólice, a Seguradora será sub-rogada nos direitos do Segurado contra aqueles, na proporção entre a importância segurada sob esta apólice e o valor ajustado da embarcação.</p>
<p>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.</p>		

