

Rui Badaró
coordenador

Direito Internacional

Anais do Congresso Brasileiro de Direito Internacional



Finalmente, a presente obra representa o esforço conjugado de professores e pesquisadores de todo o país, bem como o comprometimento acadêmicos, vez que reúne um conjunto de estudos de boa qualidade, sobre variados tópicos do direito internacional, servindo de substrato teórico e referencial para pesquisas futuras na área do direito internacional.

Prof. Rui Balaró

Diretor de Projetos científicos da ABDI

SUMÁRIO

- A RACIONALIDADE DOS ESTADOS: CONTRIBUIÇÕES DA ANÁLISE ECONÔMICA DO DIREITO PARA O ESTUDO DO DIREITO INTERNACIONAL
Beatriz Leticia dos Santos 21
- A QUESTÃO AMBIENTAL: CONSIDERAÇÕES SOBRE A AGENDA PÚBLICA BRASILEIRA NA COP-15
Alessandra Ramos Freitas / Juliana S. Machado / José Henrique Roberto 27
- AS VANTAGENS E DESVANTAGENS DA ARBITRAGEM COMO MÉTODO PARA SOLUÇÃO DE LITÍGIOS MERCANTIS E COMERCIAIS INTERNACIONAIS
Almeida Vasconcelos Barros / Heliana Akari Paim 34
- DIREITO COMPARADO DO NAUÍO: UMA ANÁLISE DOS SISTEMAS JURÍDICOS FRANCÊS E BRASILEIRO
Arnaldo Antônio Lourenço Martins / Maurício Pereira Martins 41
- LIMITES À SOBERANIA DO ESTADO BRASILEIRO NA FLORESTA AMAZÔNICA: MITOS E REALIDADE À LUZ DO DIREITO INTERNACIONAL
Carla Cristina Paula Pereira 48
- PROPRIEDADE GENÔMICA E A NOVA GERAÇÃO DE DIREITOS HUMANOS
André Dal Molin-Carraz / Luciano de Araújo / Vanessa Lucantini 56
- A REGULAMENTAÇÃO DO TRABALHO A DISTÂNCIA NA ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO
Andress Almeida de Sá / Raquel Vainzilda Alves 63
- DA LIVRE CIRCULAÇÃO DE TRABALHADORES AO NECESSÁRIO PROTAGONISMO ACADÊMICO "INTEGRACIONISTA"
Antônio Waldir Almeida Moura / Francisco Antônio de Melo e Castro 68
- A PRESSÃO INTERNACIONAL PARA REFORMAR O ESTADO: UM IMPERIALISMO DE "NOVO TIPO"
Augusto César Dantas Júnior 74
- A COMPENSAÇÃO PSÍQUICA NA FORMAÇÃO E EDUCAÇÃO DA CRIANÇA E DO ADOLESCENTE
ARELIANO, Isabel Cristina 83
- PETRÓLEO IERMANO: O SISTEMA DE CONCESSÃO PARA A EXPLORAÇÃO E PRODUÇÃO E PRODUÇÃO DE PETRÓLEO NA ARGENTINA
Arthur Souza Rodrigues / Deila Maria Ortega Brasil 91
- FUNDAMENTOS FILOSÓFICOS DO DIREITO INTERNACIONAL EM HUGO GROTIUS
Bernardo Afonso Lima Sakamoto Alves Fabio Bogoni 99
- RESPONSABILIDADE SOCIAL DAS EMPRESAS ENQUANTO FENÔMENO ECONÔMICO SOCIAL
Briete Flávia Nepomuceno 103
- AUTONOMIA DA VONIDADE E ORDEM PÚBLICA COMO EXPRESSÃO DA DIGNIDADE DA PESSOA HUMANA: PRINCÍPIOS DO DIREITO INTERNACIONAL PRIVADO APLICADOS ÀS RELAÇÕES HOMOSSEXUAIS TRANSNACIONAIS
Bruno Rodrigues de Almeida 112
- DIREITO INTERNACIONAL E TERCEIRO SETOR
Bruno Valverde Chudakov 134
- INTERPRETAÇÃO E APLICABILIDADE DO PRINCÍPIO DA INSIGNIFICÂNCIA NO DIREITO AMBIENTAL
Camilla Bordoni, Michele Conceição dos Santos / Rufino Eduardo Góssalo Campos 140
- A BIOPIRATARIA E A PROTEÇÃO DOS DIREITOS DE PERSONALIDADE NO ÂMBITO INTERNACIONAL
Camilla Oliveira Casarini / Jefferson Sousa Oliveira / Robert Williano Rocha Souza / Vanessa Lucantini 147
- A INFLUÊNCIA DAS FORÇAS CONSERVADORAS E PATRIARCAIS NA ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS: UM ESTUDO DE CASO A PARTIR DE CONFERÊNCIA DE PEQUIM
Camilla Suzen Lippi 154
- UNIÃO HOMOSSEXUAL: UM PARALELO EVOLUTIVO DO DIREITO NACIONAL E INTERNACIONAL
Camilla Tereza de Morais / Thais Helena de Aguiar / Heloisa Ariste de Paula 161
- COMUNITARIZAÇÃO DO DIREITO INTERNACIONAL PRIVADO: RECENTES IMPACTOS NOS DIPLÔMATOS DE ALEMANHA E ÁUSTRIA
Carla Pradisch Neumann / Gustavo Jansen Junior 169
- DIREITO INTERNACIONAL AMBIENTAL: A EVOLUÇÃO DA QUESTÃO AMBIENTAL NO CENÁRIO MUNDIAL
Caroline Pereira Nave / Heitor José de Paula 185

8. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Fatores como a globalização, que traz consigo a interligação das relações comerciais e mercantis internacionais, por sua vez acompanhada do aumento de conflitos ao redor do globo, fazem nascer a necessidade de um método ágil e eficaz para o deslinde pacífico dos novos litígios oriundos dessas relações. Para responder a essa expectativa, surge a figura da arbitragem.

Desse modo, após a exposição da estrutura funcional, narrativa, prática e logística da arbitragem, aos seus árbitros nacional e internacional, bem como nos aspectos institucional e *ad hoc*, com a posterior apresentação das suas vantagens e desvantagens apontadas pela doutrina moderna, conclui-se que as vantagens tornam-se predominantemente exerce método solucionador de conflitos.

É essa sinergia das vantagens sobre as desvantagens que justifica o sucesso que vem experimentando esse instituto compreendido pelo aumento progressivo de sua adoção no comércio mundial.

O presente trabalho relembra o entendimento de que a arbitragem atualmente faz jus a papel para o qual foi criada, atendendo os anseios das partes conflitantes que a buscam.

9. REFERÊNCIAS

AMARAL, Ana Paula Martins. *Business Arbitration de Pequenos e Médios (Direito Jurídico)* N.º 31, III, 2002.

BAPTISTA, Luis Otávio de CARVALHO. *João Maria Rossini. A Arbitragem no Brasil*. JusBrasil Editora, Rio de Janeiro, 1999.

BARRAL, Walter de Oliveira. *A arbitragem e a arbitragem*. Litteraria: UABDI, 2004.

CARMONA, Cláudio Alberto. *Arbitragem e processo*. São Paulo: Atlas, 2009.

CASSELLA, Paulo Herber. *Arbitragem e nova lei comercial e a prática internacional*. São Paulo: LTR, 1995.

CORDEIRO, Douglas Alexander. *A consolidação da Lei mercantil como ordenamento jurídico através dos princípios do Unidroit e dos princípios do direito europeu*. nos comentários de MENEZES, Wagner Otávio de. *7º Congresso Brasileiro de Direito Internacional*. Curitiba: Iteba, 2006.

DOLINGER, Jacob. *Curso de Direito Comercial*. Rio de Janeiro: Renova, 2008.

FLOREIRA JUNIOR, Joel Dias. *Arbitragem, princípios e vantagens*. São Paulo: RT, 1999.

FRÓES, Carlos Henrique. *A arbitragem no Brasil de acordo com a Lei no. 900796*. de CARCEZ, José Maria Rossini. *Comentários à arbitragem no contexto da globalização*. coletânea de artigos de autores brasileiros e estrangeiros. Rio de Janeiro: Forense, 1999.

GOULENE, Alain. RACINE, Jean-Baptiste. *As finalidades processuais da arbitragem*. In: LEMES, Selma Maria Ferreira. *Princípios e Organização da Lei de Arbitragem*. São Paulo: Revista do Advogado, 1997.

LIL, João Bosco. *A Lei 9.097 e o direito aplicado ao comércio*. In: FONSECA, internacional de FONSECA, Luiz Otávio de. *Manual de Direito Comercial*. Volume 35. Curitiba: Juruá, 2009.

MUND, Tino Eber. *Arbitragem no Brasil*. Curitiba: Juruá, 1999.

PAQUETTI, Rogério Ribeiro. *PAIVA, Helena Assis de. Centros internacionais de arbitragem e o princípio da autonomia de vontade*. In: *Revista de Direito e Arbitragem*. São Paulo: LTR, 2009.

MORSE, PULLIC, Adriana. *El comercio en los países del Mercosur*. 1998. COORDINADO E ORGANIZADO POR LAURENCE ARAUJO DE SAUSSE, Maria Joseana. *Curso de Arbitragem no contexto da globalização*. coletânea de artigos de autores brasileiros e estrangeiros. Rio de Janeiro: Forense, 1999.

RECHSTENBER, Dean Walter. *Arbitragem Privada*. Rio de Janeiro: JusBrasil, São Paulo: RT, 1997.

SANTOS, Paulo de Ulisses. *Arbitragem e processo*. São Paulo: LTR, 2009.

SANTOS, Ricardo Sérgio Soares dos. *Arbitragem e a Lei de Arbitragem*. Juruá Editora, Curitiba: Juruá, 2004.

DIREITO COMPARADO DO NAVIO: UMA ANÁLISE DOS SISTEMAS JURÍDICOS FRANCÊS E BRASILEIRO ¹

Amândia Annyde Lanhete Martins ²
Marcelino Pereira Marques ³

1. RESUMO

O Direito marítimo possui como seu antecedente lógico o maré, mas através do qual se realiza uma navegação sobre o mar. A fim de se compreender esse direito de mar, o autor analisa os pontos do direito francês e brasileiro, analisando, inicialmente, o seu conceito e seus critérios de individualização, em cada um dos seus sistemas jurídicos. Em seguida, a determinação da natureza jurídica do navio será o foco, mas sob o viés do sistema jurídico francês quanto brasileiro. Assim, o objetivo é verificar a existência de eventuais semelhanças e diferenças nesse ramo do direito entre os dois países, que são fortes parceiros comerciais utilizando do navio como meio de transporte das suas mercadorias.

Palavras-Chave: navio – conceito – natureza jurídica

2. INTRODUÇÃO

O direito do mar, em sua forma atual, é um direito relativamente recente, entendido como o direito dos espaços marítimos e de sua exploração. É na realidade o direito internacional do mar, que aqui dizemos "direito" que regula as relações entre os Estados sobre a utilização do mar e os recursos da sua parte submersa e sua atmosfera ⁴. O direito marítimo, por sua vez, regula a relação entre as pessoas físicas concernentes ao espaço marítimo, e tem origem mais remota ⁵. É, "em sentido amplo, o conjunto das regras jurídicas relativas à navegação que se faz no mar" ⁶.

O Direito Marítimo Francês é o "conjunto de regras jurídicas específicas diretamente aplicáveis às atividades que o mar celebra" ⁷, enquanto o Direito Marítimo Brasileiro é conceituado como ramo do direito privado que consiste no "lado doméstico civil e que rege, no entanto, profunda, a atividade do direito público" ⁸.

No conjunto de regras jurídicas aplicáveis a esse ramo do direito, convém mencionar a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1994 (CNUDM), assinada em Montego Bay, Jamaica. Esta convenção atingiu a equidade entre os Estados marítimos e os não marítimos, o interesse de todos os Estados em manter a segurança e a liberdade de navegação, de outra parte, a vontade de alguns Estados desejando o aumento do seu controle às águas áreas do mar ⁹, e que foi um sucesso internacional. Essa afirmação é confirmada

¹ Artigo apresentado pela acadêmica Amândia Annyde Lanhete Martins em co-autoria com o Prof. Marcelino Pereira Marques, enquanto cursava o doutorado "Direito Marítimo e do transporte" na Universidade de São Paulo – Faculdade de Direito em 2009/2010, ministrada pelo Prof. P. DELEBECQUE.

² Amândia Annyde Lanhete Martins é acadêmica em Direito pela Universidade Federal de Minas Gerais – UFMG no 8º período e Administradora de Empresas com ênfase em Comércio Exterior pela Universidade UNA – Faculdade de Administração da Universidade de São Paulo – Faculdade de Direito em 2009/2010, e é integrante dos Grupos de Estudo de Direito Internacional (GEDI), de Direito do Comércio Internacional (DIBICI) e do Comitê de Estudos Jurídicos sobre o Comércio Internacional (COMCEB/COMC), da UFPA.

³ Marcelino Pereira Marques é Mestre em Direito de Empresas pela Faculdade Dr. Milton Campos, em Belo Horizonte/MG. É Professor no Centro Universitário UNA nas disciplinas de Direito de Navegação e Direito Empresarial.

⁴ BODIERE, R. de FONTAINE, E. *Grandes Manéges*. 12ª edição, coll. *Précis Droit Privé*, Paris: Dalloz, 1927, p. 2.

⁵ ANGELILLI, Piero. *MOZZI, U. Vess. Cours de Droit Maritime*. Rennes: Intercor, 2008, p. 12.

⁶ BODIERE, R. de FONTAINE, E. *Grandes Manéges*. 12ª edição, coll. *Précis Droit Privé*, Paris: Dalloz, 1927, p. 1.

⁷ BONASSIES, P.; SCARRE, C. *Traité de Droit maritime*. Paris: LGDD, 2008, p. 1.

⁸ SALGUEIRO, D. A. *Essa introdução ao Direito Marítimo*. Disponível em: <http://www.colleges.com.br/brasil/colleges/Salgueiro>.

⁹ ANGELILLI, Piero. *MOZZI, U. Vess. Cours de Droit Maritime*. Rennes: Intercor, 2008, p. 14.



pelo fato de ter sido ratificada em momento posterior (50 centos e sessenta Estados, dentre os quais se encontram os ex-colônias, em 1948 na França e no Brasil em 1949, na Resolução de 1938).

Mas esta estrutura jurídica só pode ser aplicada quando da existência de um verdadeiro transporte, de uma navegação marítima que permita ao navio desfrutar durante certo período sobre o mar, autonomia em seus portos. Essas três particularidades, quais sejam, o deslocamento, o tempo e o cerço da navegação marítima, segundo BERTIN⁵, estariam na origem no direito marítimo.

Para realizar uma navegação marítima é imprescindível, portanto, ter um meio físico que é o navio. Ele é o antecedente lógico de uma navegação, nas palavras de RODÈRE o que quer dizer que a navegação é uma consequência possível graças à existência do navio. Disse também-se que o direito marítimo concerne, primordialmente e antes de qualquer coisa ao navio, tanto pelo qual esse artigo analisará.

Conven também, antes de desenvolver o tema propriamente dito, justificar a escolha da França e do Brasil neste estudo de direito comparado dos navios. Os Estados francês e brasileiro se aproximaram muito nos últimos anos, a cada ano, a partir da eleição dos presidentes Nicolas Sarkozy e Luiz Inácio Lula da Silva. Em 2005 realizou-se o “Ano do Brasil na França”, uma tentativa de unidos os governos a fim de apertar as relações bilaterais nos campos cultural, econômico e universitário. Em 2009, em contrapartida, ocorreu o “Ano da França no Brasil”, com a realização de exposições, espetáculos culturais, serviços de línguas, seminários e debates.

Essa aproximação se dá concomitantemente no âmbito econômico, sendo os países importantes parceiros comerciais. A produção dos números do comércio bilateral por via aérea, por exemplo, já aumentou em 155% no longo das cinco últimas anos.⁶ Nesse contexto comercial o Brasil exportou para a França, dentre outros produtos, aviões, avião, peças aeronáuticas, máquinas, aparelhos, etc.⁷. Já a França exporta para o Brasil peças de aviões, medicamentos, carros, máquinas, etc.⁸.

Uma vez que a comércio entre os dois países é feito predominantemente por via marítima, por razões geográficas, e que esse tipo de transporte é possível graças à existência de um navio, esse tema se mostra indispensável para as suas transações comerciais bilaterais.

Nesse contexto, convém analisar, principalmente, o conceito do navio na legislação de ambos os países, especialmente quanto aos elementos para a sua individualização (isto é, para, em seguida, ao passar a questão da natureza jurídica dos navios, ser o ponto de vista do direito comparado).

3. O CONCEITO DE NAVIO

Sob o ponto de vista do direito comparado, convém inicialmente estudar o conceito de navio na França (A) e no Brasil (B), especialmente no que se refere aos critérios para a sua individualização.

A. O navio no direito francês

O navio na França pode ser definido por critérios econômicos, administrativos e jurídicos⁹, mas só que o objeto deste artigo tangue apenas ao critério jurídico, não se aprofundará estudo sobre os demais critérios.

A Lei Francesa n. 575 de 3 de junho de 1967, relativa aos navios e outras embarcações marítimas¹⁰, é a própria definição do termo, mas essa conceitualização pode ser encontrada na Lei n. 42412 de 17 de abril de 1962¹¹, relativa aos

⁵ Site web: <http://www.abdi.org.br/pt-br/convencion-4-principios-convencion-overseas-convencion-1988>

⁶ BERTIN, Clément de La. *Introduction au droit maritime*. Paris: Ellipses, 2008, p. 9.

⁷ Site web: <http://www.agenciasfrance.com.br/institucional/>

⁸ *Étude de la Charte de Commerce Franco-Allemande*, disponível no site web: <http://dki.bwl.uwg.ac.uk/06/5177>

⁹ *Étude de la Charte de Commerce Franco-Allemande*, disponível no site web: <http://dki.bwl.uwg.ac.uk/06/5179>

¹⁰ Décret de cours de Droit Maritime du Prof. DRUHLBROQUE, P. 61 Université Paris I – Parisien Sorbonne, Volume 248(2010) préface inédite.

¹¹ La Française n. 575 de 3 de junho de 1967, relativa aos navios e outras embarcações marítimas. Disponível em: <http://www.legifrance.gouv.fr/legislations/conventions/LC1620052214_06/01/06/03/21> . Acesso: 02/08/2010. URL: <http://www.legifrance.gouv.fr/legislations/conventions/LC1620052214_06/01/06/03/21> . Acesso: 02/08/2010.

critérios de navegação marítima. Seu artigo 1º define navio como “toda máquina que pratica a navegação marítima ou os serviços de pesca no alto-mar”. O critério de transporte, ao elaborá-lo na França também pode incorporar uma definição do termo, que é até então entendido como “toda máquina construída e equipada pela navegação marítima e afetada a ela”¹².

Dentre dos conceitos franceses de navio, passase à análise dos elementos para a sua individualização, que segundo o artigo 17 da supra mencionada Lei n. 675 são quatro: a nacionalidade, o nome, o porto de inscrição e a tonelagem.

A nacionalidade do navio é uma ficção, elaborada a fim de que o navio seja submetido a uma ordem jurídica nacional quando em zona onde não se exerça soberania (alto mar). A disciplina da nacionalidade do navio é tratada no artigo 91 da CMUDM. Mas segundo a definição da Corte Internacional de Justiça de Hain¹³, não seria possível a atribuição de nacionalidade a um navio¹⁴. Para solucionar essa dicotomia aparente, a CMIJM anuncia que os navios possuem a nacionalidade de Estado onde foram autorizados a portar a bandeira, mesmo que os critérios para essa atribuição sejam característicos de cada Estado.

Alguns Estados não têm quase nenhuma exigência quanto às condições para a atribuição de sua nacionalidade. Mas essa não é a situação na França, onde a obtenção dessa nacionalidade é submetida a um processo denominado “renúncia”¹⁵, dependente do cumprimento de três condições. A primeira diz respeito à nacionalidade dos capitães, uma vez que em se tratando de pessoas físicas, pelo menos metade do navio deve pertencer a indivíduos de um Estado membro da Comunidade Europeia¹⁶ ou do espaço econômico europeu¹⁷, e esta pessoa deve residir no território francês pelo menos seis meses por ano ou elegível como domicílio para todas as questões administrativas ou judiciais relativas à propriedade ou ao estado do navio¹⁸. No que se refere às pessoas jurídicas, pelo menos metade do navio deve pertencer a sociedades que tenham seu estabelecimento principal na França ou em um território de outro Estado membro da Comunidade Europeia ou do espaço econômico europeu.

A segunda condição para atribuição de sua nacionalidade francesa é a análise da tonelagem, segundo qual a embarcação e o nível de responsabilidade, sua tripulação, devem ser franceses¹⁹. Para a terceira é a inscrição de matrícula do navio e sua entrega para o registro “funcionário”. Há que se notar, por fim, que todo navio deve possuir uma nacionalidade, mas que este não pode ter duplaidade de nações.

Estabelece a nacionalidade como primeiro elemento para a individualização de um navio, passase ao seguinte, que seja, o seu nome.

A fim de que esteja bem individualizado, o navio deverá ter um nome que o distinga das demais embarcações marítimas. Essa obrigação se aplica a todos os navios, inclusive aqueles cuja capacidade for inferior ou igual a duas

¹² La Française n. 40477 de 10 de abril de 1961, relativa aos navios de navegação marítima, disponível em: <http://www.legifrance.gouv.fr/legislations/conventions/LC41620052214_06/01/06/03/21> . Acesso: 02/08/2010.

¹³ “Um navio pertencente à navegação marítima de um Estado, de país ou de plebiscito” (Declaração final).

¹⁴ “Insignificante”.

¹⁵ Art. 91 da Corte de Justiça Internacional de 6 de abril 1965, *Botendiam (de France)*, CIJ, Rec. 1955, 4, p. 23. “La nationalité en matière juridique est à un titre le fait social de une détermination collective effectuée à l'endroit d'un individu, faite à une obligation de faire ou de donner. Elle est, par conséquent, l'expression juridique soumise à la population d'un État ou de la partie qui s'applique à une autre État”.

¹⁶ J. P. LAMBERT, *Les conventions de navire et autres de ce genre pour une application de la nationalité aux navires*, DMF, 2007, p. 10-14(13).

¹⁷ Art. 218 L. 01 do Code de Douanes Françaises.

¹⁸ Alemanha, Áustria, Bélgica, Eslováquia, Chipre (partido associado), Dinamarca, Eslovênia, Espanha, Finlândia, França, Grécia, Hungria, Irlanda, Itália, Letónia, Lituânia, Luxemburgo, Malta, Países-Baixos, Polónia, Portugal, República Checa, Romênia, República da Coreia, Suécia, Suíça, Reino Unido.

¹⁹ Knard, *Dictionnaire*, Norvégia.

¹⁶ Art. 218 L. 01, do Code de Douanes Françaises.

¹⁷ Art. 211 do Code de Douanes Françaises.

fundada²¹. O nome de nave escolta, mas não pode ser igual a outro já existente em navio com características semelhantes, pois tal escolha pode ser tomada caso se verifique similitude no nome de embarcação (fontem nav)²². Além disso, desde que vendido o navio, o novo dono deve modificar tal nome, que fica posto no casco, na proa e na popa da embarcação.

O terceiro elemento é o seu porto de inscrição, que representa o domicílio do navio, ou seja, onde está concentrada a administração dos negócios marítimos acerca daquela embarcação. A realização da matrícula é fundada nos princípios da exploração profissional ou do faen, e não de propriedade sobre o navio, de modo que o porto de inscrição é do francoscelado proprietário, de acordo com alguns artigos (como, por exemplo, o momento de morte a serm navais). A denominação desse nome é, no entanto, uma população marítima, e não, serm navais fundado.

Finalmente, o quarto elemento de individualização de um navio na França é a tonelagem, que representa o volume do navio e serve como referência para o cálculo dos limites de limitação de responsabilidade em matéria de créditos marítimos²³. Expressão de capacidade interior do navio, a tonelagem é atualmente regulamentada por regras internacionais, às quais a Convenção Internacional n. 21264 de 23 de junho 1959 sobre a Tonelagem dos Navios²⁴, que entrou em vigor em 18 de julho de 1982.

Em conclusão, o navio na França é um bem que pode ser individualizado por quatro elementos: sua existência, nome, porto de inscrição e tonelagem. Verificou-se, em seguida, quais os critérios estabelecidos para tal individualização no Brasil.

A. O navio no direito brasileiro

As Leis n. 0 43297 e n. 0 53787 são os diplomas legais mais importantes no tema de Direitos Marítimos brasileiros, vez que disciplinam, respectivamente, o tráfico aquaviário e a segurança nesse tipo de transporte. Esta última lei define o navio, em seu artigo 2º, inciso V, como "toda embarcação destinada à navegação marítima, costeira ou lacustre, de qualquer tipo de propulsão própria, que realize o percurso sobre as águas transportando para o público fim, pessoas ou coisas".

Os elementos para a sua individualização são três, quais sejam, a nacionalidade, o nome e o porto de inscrição. Para tanto a lei também estabelece, a razão deve considerar dois condições (a) que o proprietário ou o comandante sejam brasileiros, ou que a sociedade empresária proprietária seja, com sede no regime no Brasil; (b) que o comandante e o chefe das máquinas também sejam brasileiros e (c) que pelo menos dois terços da tripulação deve ser brasileira. Caso cumpriam esses três requisitos, entende-se a nacionalidade do navio, que se é efetivada quando de sua matrícula.

O segundo elemento é o seu nome, que advém da livre escolha do proprietário, mas que é substituído, em certos limites, pelo artigo 241 do Regulamento Brasileiro do Alago como fim²⁵ de evitar "qualquer uso de nomes iguais entre navios ou entre quaisquer embarcações que naveguem em alto mar", que quando constatado requer ordem de substituição pela Diretoria de Portos e Costas. Esse nome do navio deve ser marcado na proa, no bombordo e a popa, e na popa, conforme o artigo 245 deste Regulamento. Ademais, a mudança do nome do navio só se permite na hipótese de "mudança de nome, que lhe altere sua identificação", ou "mudança de propriedade", mas mesmo assim deverão ser observadas as formalidades impostas pela Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (Lei 6 337/97).

Finalmente, o terceiro elemento que permite a individualização do navio no Brasil é o porto de inscrição, que deve ser posto na popa da embarcação, juntamente com o seu nome. Esse porto é o local em que a embarcação é registrada, que em regra coincide com a área de operação do navio. No Brasil, o domicílio a escolha do porto de inscrição é feita pela localização da empresa e das atividades exercidas pelo porto. Contudo, há que se ressaltar que o nome de inscrição não indica o domicílio do navio, sendo que é possível registrar embarcações com a bandeira de um país e como porto de inscrição de outro.

²¹ BERTIN, *Cours de Droit Maritime*, Paris: Ellipses, 2006, p. 95.

²² A VOULLE, PIERRE; MOUTIER, Yves, *Cours de Droit Maritime*, Rennes: InJed, 2006, p. 17.

²³ BERTIN, *Cours de Droit Maritime*, Paris: Ellipses, 2006, p. 99.

²⁴ Convenção Internacional n. 21264 de 23 de junho 1959 sobre a Tonelagem dos Navios, disponível em: <http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_tonnage_1959.pdf> (último acesso em 04/05/2016).

²⁵ No Brasil, o nome de embarcação é utilizado, com sinônimos, em: art. 241.

²⁶ Regulamento de Tráfego Marítimo, Dec. 87643, de 24 de setembro de 1982 (RTM).

Direito do exposto, pode-se averiguar a similaridade entre as regras francesas e brasileiras, especialmente quanto aos elementos para a individualização do navio. Entretanto, ainda assim é possível discriminar dois elementos diferenciadores entre ambas as matérias jurídicas: o primeiro é que a França possui quatro critérios de individualização, enquanto o Brasil possui apenas três, se não considerarmos a tonelagem como um de seus elementos; e o segundo diz respeito à mudança do nome do navio, já que, conforme supracitado, na França, de comum toda vez que o navio muda de propriedade, mas no Brasil é exceção, substituindo as regras formais estabelecidas em lei.

4. A NATUREZA JURÍDICA DO NAVIO

A natureza jurídica do navio é de importância fundamental para as instituições jurídicas que regem o direito marítimo e de navegação, em particular com relação aos contratos essenciais. Nesse caso, analisou-se a natureza jurídica do navio no direito francês (A) e em seguida no direito brasileiro (B).

B. A natureza jurídica do navio no direito francês

O navio é um bem móvel, quase único em seu gênero, uma vez que individualizado, naturalizado e matriculado²⁷. Possui uma natureza jurídica especial, pois sendo incontestavelmente um bem móvel, não se submete ao estatuto ordinário, tal qual estabelecido no artigo 527 do Código Civil Francês.

A particularidade do navio ao regime dos bens móveis é demonstrada em certas situações. A regra de propriedade aplica aos bens móveis (posse, uso e aplicação ao uso, vez que somente a inscrição do seu registro e título como título de propriedade). Ao mesmo tempo, ainda que bem móvel, o navio pode ser objeto de hipoteca. Ademais, a venda do navio deve ser feita por escrito e não por simples acordo sobre a coisa, e sobre o preço, como em direito comum. Assim, o regime jurídico que lhe é aplicável se aproxima, em alguns casos, ao regime dos bens imóveis, isso porque o navio, que possui natureza classificada móvel, possui de reconhecimento em zonas internacionais que não revelam a natureza de nenhum imóvel, ou seja, as soberanias de um Estado estrangeiro, representa posição importante no patrimônio do proprietário, e requer um tratamento como bem bastante singular.

Além disso, cumpre ressaltar que um dos aspectos importantes na caracterização do navio é o fato de possuir uma "espécie de nacionalidade". Utilizam-se as duas palavras porque o navio não possui, verdadeiramente, uma nacionalidade, já que apenas as pessoas podem tê-la, mas ele possui uma "espécie de nacionalidade" porque a CNUDM impõe a obrigação de sua atribuição pelo país de bandeira. Em decorrência disso, surge na França a doutrina (imunitária) das delimitações da sua personalidade de pessoa²⁸, mas tal teor não merece garantia, pois, obviamente, apesar de possuir uma nacionalidade que o distingue em certo grau dos bens móveis, permanecerá qual o portador, não não chega, obviamente, a aproximá-lo do conceito de pessoa²⁹.

No direito francês, portanto, o navio é um bem móvel singular e único, "móvel", por ser classificado a certos condições jurídicas especiais e por possuir uma nacionalidade do país de sua bandeira.

C. A natureza jurídica do navio no direito brasileiro

No Brasil os bens móveis são definidos como "o solo e tudo quanto se lhe incorpora natural ou artificialmente", segundo o artigo 78 do Código Civil Brasileiro (CCB). Os bens móveis, por sua vez, são aqueles "bens suscetíveis de movimento próprio ou de remoção por força alheia, sem alteração da substância ou da destinação econômico-social", conforme o artigo 80 CCB.

A partir da simples leitura desses artigos pode-se inferir que os navios são bens móveis, uma vez que não são incorporados ao solo. Entretanto, mesmo sendo um bem móvel, o navio no Brasil é submetido ao regime dos bens imóveis em algumas circunstâncias.

A prova de propriedade de um navio, por exemplo, só se faz mediante documento escrito, devidamente emitido no regime marítimo. A transmissão de sua propriedade, por sua vez, só se opera com a inscrição do respectivo instrumento³⁰, que por determinação legal deve ser feita por escritura pública, e só estará plenamente

²⁷ RENARD, A. L'immobilisation du navire en droit Français Disponible em: <http://www.droit.univ-st-etienne.fr/numeros/2012/201205navi.html>

²⁸ G. RIPERT, *Droit Maritime*, t. 1, 1960, p. 275.

²⁹ BERTIN, *Cours de Droit Maritime*, Paris: Ellipses, 2006, p. 88.

³⁰ Lei 1 431/11 (Lei de Fiança 194), art. 2º, Tribunal Marítimo, Brasília.

consolidada após o registro no Tribunal Marítimo. Ademais, não obsta a ver da essência da hipoteca marítima sobre bens móveis, o meio também está a ela sujeito, por se tratar essencialmente de direito de garantia, desvinculado ao regime de domínio.

Considerando, assim, alguns autores brasileiros sustentam que os navios são bens móveis *velociter*, isto é, especiais²⁷. Todavia, a grande maioria da doutrina brasileira afirma que essas particularidades não têm a força de caracterizar a natureza jurídica dos navios como bens móveis e que tais situações excepcionais confirmam essa sua natureza. Isso porque estariam os navios submetidos ao regime dos bens imóveis exclusivamente nas hipóteses previstas na lei, ou forma que a lei cria, e não em virtude de qualquer circunstância ou bem móvel. Essa também é a posição adotada pela jurisprudência brasileira, ao sustentar que o navio *velociter* é bem móvel e não é submetido ao regime dos bens imóveis, embora se lhe apliquem normas relativas à aviação quanto à hipoteca marítima, equiparada por natureza pública, registro público, etc.²⁸.

Deixada feita, verifica-se que o navio em direito brasileiro é um bem móvel submetido, em algumas circunstâncias, ao regime dos bens imóveis, devido à seu elevado valor econômico e às regras relacionadas ao regime de domínio e à atividade de navegação.

Por fim, a natureza jurídica do navio é tratada basicamente da mesma forma nos direitos francês e brasileiro, considerando-o um bem móvel, submetido em algumas situações previstas em lei ao estatuto dos bens imóveis. Mas a sua distinção possível, entre outros os sistemas jurídicos em que surge a nomenclatura de domínio dada a este regime é que é submetido o navio em França a um regime comum a esse especificado nos seus estatutos jurídicos de aviação, enquanto, no Brasil, é o *velociter* ou especial.

5. CONCLUSÃO

Em conclusão, os direitos do navio francês e brasileiro possuem forte semelhança, muito possivelmente por força da influência da legislação francesa no Código Comercial Brasileiro de 1850. Notadamente quanto à caracterização de navio e aos seus elementos de individualização, a diferença entre ambos os regimes jurídicos é de que na França esse, em outros critérios, para se individualizar o navio, se aplica ao Brasil sistema apenas isto, além da questão do maior facilidade para modificar o nome do navio na França. Em relação à caracterização da natureza jurídica desse bem como móvel ou imóvel, a diferença também é bastante similar, considerando-o bem móvel submetido em algumas situações excepcionais ao regime dos bens imóveis, como ressalva à sua nomenclatura e estatuto in que no Brasil, em o regime comum ao navio, e no Brasil, em o *velociter* ou especial. Por fim, há que se verificar a possibilidade de que essa semelhança seja consequência de movimentos internacionais de uniformização da legislação, eventualmente possível de verificação também em outros países que não os dois ora analisados.

6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Doutores:
ANGELELLI, Piero; MORETTI, Yves, *Cours de Droit Maritime*. Revue Informer, 2005.
BERTIN, Cédric de Coc. *Introduction au droit maritime*. Paris: Ellipses, 2008.
BONASSIES, P.; SCAPEL, CH. *Traité de droit maritime*. Paris: LGDJ, 2008.
CREMONZSE, Paulo Henrique. *Prática de Direito Marítimo*. São Paulo, Quarta Edição, 2009.
GIBERTONI, Carlos Adriano Cordeiro. *Teoria e prática de Direito Marítimo*. 2ª ed. São Paulo: Renovar, 2006.
LABORDRE, J-F. *La nature juridique du navire et autres de ce qui est relatif aux aspects de un navire* *sur comar*. DMF, 2002.
MARTINS, Elaine M. Cotoviano. *Curso de Direito Marítimo*. 2ª ed. São Paulo: Malheiros, 2009.
MATTOS, Adherbal Meira. *Direito Internacional Público*. Rio de Janeiro: Renovar, 1998.
RAPHAEL, Leandro. *Direito Marítimo*. São Paulo: Adalberto, 2002.
RENGARD, A. L. *Introduction à la doctrine en droit français*.
REPERT, G. *Précis de droit maritime*. 7ª edição. Paris: Dalloz, 1956.
ROCHERE, R. de PONTAVICE, E. Desir. *Revue*, 12ª edição, vol. *Précis Droit Privé*. Paris: Océano, 1997.

²⁷ MATTOS, Adherbal Meira. *Direito Internacional Público*. Rio de Janeiro: Renovar, 1998. p. 194.
²⁸ Tribunal Marítimo do Estado de São Paulo. *RECURSO / SP - SÃO PAULO*. Disponível em: <http://www.stj.jus.br/portal/imprensa/vernoticia.asp?id_noticia=576570&id_publicacao=1235>. Acesso em: 02/02/2014.

Curso magistral da Faculdade de Direito Paris I.
Curso de – Droit Maritime – (Curso Marítimo) do professor DELLESCOURT, P. da Universidade Paris I – Pantheon Sorbonne, no ano universitário 2009/2010, por meio eletrônico.

Jurisprudência
Tribunal Superior Tribunal de Justiça (STJ). RE 612837 / SP - SÃO PAULO. Disponível em: <http://www.stj.jus.br/portal/imprensa/vernoticia.asp?id_noticia=576570&id_publicacao=1235>. Acesso em: 02/02/2014.

Legislação
BRASIL. Lei 2.181 de 05 de fevereiro de 1956, que dispõe sobre o Tribunal Marítimo.
BRASIL. Decreto 57968 de 24 de setembro de 1962.
BRASIL. Lei 9.432 de 08 de janeiro de 1997, que dispõe sobre o bilhão aquático.
BRASIL. Lei 9.517 de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança no transporte aquático em áreas sob jurisdição nacional.
BRASIL. Lei 9.517 de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança no transporte aquático em áreas sob jurisdição nacional.
BRASIL. Lei 42497 de 17 de abril de 1964, relativa aos títulos de navegação marítima.
BRASIL. Lei 4758 de 02 de janeiro de 1957, sobre a natureza jurídica dos navios e dos navios embaixadas marítimas.
INTERNACIONAL. Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1984.
INTERNACIONAL. Convenção Internacional de 1964 sobre a navegação nos navios.
Sítio
<http://www.imo.org>
<http://www.agenciaesabre.com.br>
<http://www.cdi.com.br>

