A CMI Lex Maritima 2025
Os Princípios de Direito Marítimo de Tóquio

Parte 1
Regras preliminares

Regra 1 − Objetivo

O objetivo da CMI Lex Maritima é identificar e difundir os princípios do direito marítimo universalmente aplicados, esclarecendo, assim, as suas especificidades e promovendo a sua uniformidade internacional.

Regra 2 − Definições

Para os fins da CMI Lex Maritima:

(1) "CMI Lex Maritima" significa as Regras preliminares e os Princípios estabelecidos no presente instrumento;
(2) "Princípios" significa os Princípios estabelecidos nas Partes 2 a 7 da CMI Lex Maritima;
(3) "navio" inclui qualquer tipo de embarcação marítima;
(4) "direito marítimo positivo" significa as normas de direito marítimo público e privado, incluindo as normas de direito não marítimo aplicáveis às matérias marítimas, estabelecidas em qualquer convenção internacional aplicável, código ou lei nacional marítima, jurisprudência ou doutrina jurídica;
(5) "implementar" inclui reconhecer, aplicar, introduzir, dar eficácia a e/ou especificar;
(6) "uso e costume marítimo" significa qualquer costume, prática ou uso amplamente conhecido e regularmente observado, em matérias marítimas, por pessoas ou partes que se encontrem na mesma situação;
(7) "proprietário" significa a pessoa ou as pessoas registradas como proprietárias do navio ou, na ausência de registro, a pessoa ou as pessoas a quem pertença o navio;
(8) "operador de navio" significa a pessoa ou as pessoas que operam o navio, sem serem seu proprietário;
(9) "tribunal" significa qualquer corte, tribunal, juiz, árbitro ou qualquer outra entidade de resolução de disputas.

Regra 3 − Âmbito de aplicação por tipo de navio

(1) Os Princípios aplicam-se a todos os navios.
(2) O parágrafo (1) não afeta as normas de direito marítimo positivo que excluam do seu âmbito de aplicação os navios empregados em funções navais, governamentais, não comerciais e/ou outras funções.

Regra 4 − Status dos Princípios

(1) A CMI Lex Maritima enuncia os princípios do direito marítimo universalmente aplicados, tal como reconhecidos pela Assembleia Geral do Comitê Marítimo Internacional.
(2) Os Princípios não têm por objetivo derrogar o direito marítimo positivo, mas, na medida em que o direito marítimo positivo assim o permita, suplementá-lo.
(3) Os Princípios não têm por objetivo impedir que um tribunal aplique quaisquer outros princípios gerais de direito marítimo por ele identificados, em particular aqueles princípios gerais subjacentes:
    a. às convenções marítimas internacionais mais comumente aplicadas;
    b. ao direito marítimo positivo das nações.

(4) Os Princípios podem ser utilizados como orientação por legisladores nacionais e internacionais.
(5) Este instrumento poderá ser citado como “A CMI Lex Maritima 2025” ou “Os Princípios de Direito Marítimo de Tóquio”.

Regra 5 − Aplicação dos Princípios

Os Princípios poderão ser aplicados:
(1) sempre que o direito marítimo positivo remeter aos princípios gerais de direito marítimo, à lex maritima ou à lex mercatoria;
(2) sempre que um tribunal decida buscar orientação nos princípios gerais de direito marítimo, na lex maritima ou na lex mercatoria;
(3) sempre que as partes de um contrato tiverem concordado em incorporar os Princípios, os princípios gerais de direito marítimo, a lex maritima ou a lex mercatoria ao seu contrato.

Parte 2
Fontes do Direito Marítimo

Princípio 1 − Interpretação do direito marítimo

(1) Na interpretação do direito marítimo positivo, um tribunal pode considerar apropriado promover a uniformidade do direito marítimo e a facilitação do transporte e do comércio marítimo.
(2) Os princípios podem ser utilizados para interpretar o direito marítimo positivo.

Princípio 2 − Usos e Costumes Marítimos

(3) As partes vinculam-se a qualquer uso e costume marítimo com o qual tenham concordado ou que tenham confirmado entre si.
(4) Um tribunal pode aplicar os usos e costumes marítimos sempre que o direito marítimo positivo assim o permitir.
(5) Um tribunal pode aplicar os usos e costumes marítimos, inter alia, às seguintes matérias:
    a. o recebimento de mercadorias para o transporte marítimo;
    b. o transporte de mercadorias no convés de um navio;
    c. a entrega de mercadorias no porto de destino;
    d. a emissão de um documento de transporte ou de um registro eletrônico de transporte;
    e. as formalidades comerciais no porto.

    Nas matérias referidas nas alíneas (a), (c), (d) e (e), pode-se levar em conta os usos e costumes locais ou do porto

Parte 3
Navios

Princípio 3 − Identificação, nacionalidade e bandeira

(1) Todos os navios são identificados por um nome e um porto de registro.
(2) Os navios têm a nacionalidade do Estado cuja bandeira têm o direito de arvorar. Cada Estado deverá estabelecer as condições para a concessão de sua nacionalidade a navios, para o registro de navios em seu território e para o direito de arvorar sua bandeira. Deve existir um vínculo substancial entre o Estado e o navio.

Princípio 4 − A lei que rege os direitos de propriedade

Os direitos de propriedade sobre um navio, bem como as hipotecas navais, são regidos pela lei do Estado onde o navio está registrado. No caso de registro por afretamento a casco nu, ambas as matérias são regidas pela lei do Estado do registro principal.

Princípio 5 − Propriedade e gestão

(1) Um navio pode pertencer a um único proprietário ou a dois ou mais coproprietários.
(3) É comum que o direito marítimo positivo estabeleça princípios segundo os quais os coproprietários de um navio:
    a. deliberam sobre matérias que afetem seu interesse comum ou a exploração de um navio mediante decisão por maioria;
    b. respondem perante terceiros na proporção de suas respectivas quotas no navio;
    c. Podem designar proprietário gestor ou empresa responsável pela gestão do navio.
(4) O proprietário ou o operador de navio pode fretar um navio a terceiros mediante afretamento a casco nu, por tempo ou por viagem.
(5) O proprietário ou o operador de navio pode designar um gestor do navio, que poderá ser responsável pela gestão comercial, técnica e/ou pela administração da tripulação.
(6) O proprietário ou o operador de navio pode designer um agente marítimo, que o representará no porto.

Parte 4
Deveres e responsabilidades no Direito Marítimo

Princípio 6 − Responsabilidades do proprietário e do operador do navio

O proprietário ou, conforme o caso, o operador de navio é responsável pelo cumprimento das normas internacionais e nacionais relativas, inter alia, à operação e à segurança do navio, à proteção do meio ambiente marinho, às relações de trabalho dos marítimos e à segurança marítima.

Princípio 7 − Regras de Navegação

O Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar, 1972 (COLREG) integra a lex maritima.

Princípio 8 − O comandante do navio

(1) O comandante do navio é responsável pelo comando, pela adequada gestão e pela navegação do navio; pela segurança do navio, de sua tripulação e de seus passageiros; pelos seguros e corretos carregamento, acondicionamento, transporte e descarga da carga; bem como pela manutenção da boa ordem e disciplina a bordo.
(2) O comandante do navio deverá:
    a. aplicar as regras da boa prática marinheira;
    b. exercer o devido cuidado no tratamento dispensado à tripulação e às demais pessoas a bordo;
    c. observar a necessidade de preservar o meio ambiente marinho.
(3) Os comandantes de navios estão obrigados, na medida em que possam fazê-lo sem risco grave para seu navio e para as pessoas a bordo, a prestar assistência a qualquer pessoa em perigo de perecer no mar e, após um abalroamento, ao outro navio.
(4) O comandante do navio é autorizado a assinar conhecimentos de transporte. É comum que o direito marítimo positivo atribua ao comandante a prática de outros atos jurídicos em representação do proprietário, do operador do navio ou de outras partes.

Princípio 9 − O prático

O prático atua como assessor local do comandante. O prático pode conduzir a navio, estando sempre subordinado ao comando do comandante.

Princípio 10 − Responsabilidade solidária e vicária do proprietário e do operador de navio

É comum que o direito marítimo positivo aplique o princípio de que os proprietários de navios ou, conforme o caso, os operadores de navio, são responsáveis não apenas pelas consequências de seus próprios atos, mas também por contratos celebrados ou atos praticados por terceiros envolvidos na operação de navio.

Princípio 10 − Responsabilidade solidária e vicária do proprietário e do operador de navio

É comum que o direito marítimo positivo aplique o princípio de que os proprietários de navios ou, conforme o caso, os operadores de navio, são responsáveis não apenas pelas consequências de seus próprios atos, mas também por contratos celebrados ou atos praticados por terceiros envolvidos na operação de navio.

Princípio 11 − Limitação geral por tonelagem

É comum que o direito marítimo positivo estabeleça o princípio de que proprietários, operadores de navios e salvadores tenham o direito de limitar sua responsabilidade quanto a categorias específicas de pretensões. Para esse fim, podem-se aplicar, inter alia, os seguintes princípios:

(1) Os limites de responsabilidade baseiam-se na tonelagem do navio e distinguem-se entre limites gerais e limites para pretensões de passageiros.
(2) As pessoas responsáveis não terão direito a limitar sua responsabilidade se for provado que o dano resultou de sua própria ação ou omissão, praticada com a intenção de causar tal dano, ou de forma temerária e com a consciência de que tal dano provavelmente ocorreria.
(3) A pessoa responsável pode constituir um fundo de limitação, que será rateado entre os credores.
(4) Os credores ficam impedidos de exercer qualquer direito contra outros bens da pessoa por quem, ou em cujo nome, o fundo foi constituído.
(5) A limitação também pode ser invocada sem a constituição de um fundo.

Princípio 12 − Responsabilidades por poluição

(1) É comum que o direito marítimo positivo estabeleça o Princípio da responsabilidade civil objetiva dos proprietários de navios por pretensões que envolvam danos por poluição por óleo.
Para esse fim, podem-se aplicar, inter alia, os seguintes princípios:
    a. Nenhuma responsabilidade será atribuída ao proprietário do navio em circunstâncias específicas, tais como força maior ou intenção de terceiros em causar o dano.
    b. Nenhuma pretensão de indenização poderá ser formulada contra categorias específicas de pessoas, tais como prepostos ou agentes do proprietário, a tripulação, qualquer afretador, qualquer salvador ou qualquer pessoa que tome medidas preventivas (canalização da responsabilidade).
    c. Nada prejudicará qualquer direito de regresso do proprietário do navio.
    d. Os proprietários de navios têm o direito de limitar sua responsabilidade de acordo com limites baseados na tonelagem do navio.
    e. Os proprietários não terão direito a limitar sua responsabilidade se for provado que o dano por poluição resultou de sua ação ou omissão pessoal, praticada com a intenção de causar tal dano, ou de forma temerária e com a consciência de que tal dano provavelmente ocorreria.

f. Para fins de usufruir do benefício da limitação de responsabilidade, os proprietários deverão constituir um fundo de limitação a ser rateado entre os credores.
g. O proprietário deve manter seguro ou outra garantia financeira; cada navio deve portar um certificado correspondente e qualquer pretensão de indenização pode ser apresentada diretamente contra o segurador ou outra pessoa que forneça a garantia financeira.
h. Os Estados podem participar de um mecanismo internacional de compensação, destinado a indenizar danos por poluição por óleo na medida em que a responsabilidade objetiva do proprietário se mostre inadequada.

(2) É comum que o direito marítimo positivo aplique os princípios de, inter alia, responsabilidade civil objetiva, seguro obrigatório ou garantia financeira e ação direta para danos por óleo combustível (bunkers), danos causados por substâncias nocivas e perigosas (HNS) e custos de remoção de destroços.

Parte 5
Contratos Marítimos

Princípio 13 − Liberdade contratual marítima

Dentro dos limites do direito marítimo positivo, as partes são livres para celebrar um contrato marítimo e determinar o seu conteúdo.

Princípio 14 − Contrato de Afretamento a Casco Nu

(1) O afretamento a casco nu é um contrato pelo qual o proprietário ou operador de navio, doravante denominados "armadores"1, em troca do pagamento da taxa de afretamento, disponibiliza aos afretadores um navio desguarnecido, do qual os afretadores deverão ter posse, explorar comercialmente, tripular e operar por um período acordado.
(2) É comum que o direito marítimo positivo ou o contrato estabeleça, inter alia, os seguintes Princípios:
a. O contrato deverá especificar o local e a data, a qualificação das partes, as características do navio, o local de entrega, o prazo para entrega, a data de cancelamento, o local de reentrega, os limites de navegação, o período de afretamento e o valor da taxa de afretamento.
b. Os armadores deverão entregar o navio em condições de navegabilidade, pronto para o serviço e devidamente documentado, em um berço ou fundeadouro seguro.
c. O navio deverá ser empregado em atividades lícitas para o transporte de mercadorias lícitas dentro dos limites de navegação acordados.
d. Os afretadores deverão manter adequadamente o navio em bom estado de conservação, em condições operacionais eficientes e de acordo com as boas práticas de manutenção comercial.
e. Os afretadores deverão, às suas próprias expensas, tripular, prover víveres, navegar, operar, abastecer, fornecer combustível, manter e reparar o navio, sendo responsáveis por todos os custos e despesas relativos ao seu uso e operação. A tripulação será considerada preposta dos afretadores para todos os fins.
f. Os afretadores deverão indenizar os armadores por qualquer perda, dano ou despesa decorrente ou relacionada à operação do navio pelos afretadores.

[1] A tradução para “armador” não se encontra tecnicamente correta segundo a legislação brasileira, pois cabe ao afretador no contrato de afretamento a casco nu armar o navio. A palavra “armador” foi traduzida literalmente da versão em inglês e, por este motivo, é utilizada entra aspas.

g. Ao término do período de afretamento, o navio deverá ser reentregue pelos afretadores e recebido pelos armadores no local de reentrega, em berço ou fundeadouro seguro e de fácil acesso, conforme indicado pelos armadores.

Princípio 15 − Contrato de Afretamento por Temp

(1) O afretamento por tempo é um contrato pelo qual o proprietário ou operador de navio, doravante denominados "armadores", em troca do pagamento de taxa de afretamento, disponibiliza aos afretadores um navio guarnecido, o qual os afretadores explorarão comercialmente por um período acordado.

(2) É comum que o direito marítimo positivo ou o contrato estabeleça, inter alia, os seguintes Princípios:

a. O contrato deverá especificar o local e a data, a qualificação das partes, as características do navio, o local de entrega, o prazo para entrega, a data de cancelamento, o local de reentrega, os limites de navegação, o período de afretamento e o valor da taxa de afretamento.
b. O navio deverá ser entregue aos afretadores no local de entrega em condições de navegabilidade, apto em todos os aspectos para o serviço pretendido, com a guarnição completa de comandante, oficiais e tripulação qualificados, e com seus porões limpos e, em todos os aspectos, prontos para receber a carga.
c. O navio deverá ser empregado em atividades lícitas para o transporte de mercadorias lícitas dentro dos limites de navegação acordados.
d. O navio deverá ser carregado e descarregado em qualquer ancoradouro, berço ou local seguro que os afretadores indiquem, desde que o navio possa entrar, permanecer e sair com segurança, sempre flutuando.
e. Os armadores deverão providenciar e pagar pelos seguros do navio, provisões, suprimentos, salários e custos da tripulação; deverão manter a classe do navio e conservá-lo em estado de plena eficiência quanto ao casco, máquinas e equipamentos.
f. Os afretadores deverão fornecer e pagar por todos os combustíveis, taxas portuárias e de canais, praticagem e reboque.
g. O comandante estará sob as ordens e direções dos afretadores no que diz respeito à exploração comercial e agenciamento do navio, devendo realizar as viagens com a máxima presteza; os afretadores realizarão todas as movimentações de carga, por sua conta e risco, sob a supervisão do comandante.
h. O navio deverá ser reentregue aos armadores em boa ordem e condição, ressalvado o desgaste natural pelo uso, no local de devolução.

Princípio 16 − Contrato de Afretamento por Viagem

(1) O afretamento por viagem é um contrato pelo qual o proprietário ou operador do navio, doravante denominados "armadores", em troca do pagamento de frete, disponibiliza aos afretadores um navio guarnecido, o qual os afretadores explorarão comercialmente para uma viagem acordada.

(2) É comum que o direito marítimo positivo ou o contrato estabeleça, inter alia, os seguintes Princípios:

a. O contrato deverá especificar o local e a data, a qualificação das partes, as características do navio e da carga, o local de carregamento, a data prevista de prontidão para carregamento, o local de descarga, a taxa de frete, o tempo de estadia, a sobrestadia e a data de cancelamento.
b. O navio deverá seguir para o local de carregamento acordado, ou tão próximo quanto possa chegar com segurança e permanecer sempre flutuando, e ali carregar uma carga completa, a qual os afretadores se obrigam a embarcar; e, estando assim carregado, o navio deverá seguir para o local de descarga, ou tão próximo quanto possa chegar com segurança e permanecer sempre flutuando, e ali entregar a carga.

c. Os armadores são responsáveis por perdas ou danos às mercadorias ou por atraso na entrega destas, apenas em casos específicos, inclusive se a perda, dano ou atraso tiver sido causado por falta da devida diligência pessoal por parte dos armadores em tornar o navio navegável e garantir que esteja devidamente tripulado, equipado e abastecido, ou por ato ou omissão pessoal dos armadores, e sujeito, quando aplicável, a quaisquer defesas que possam invocar na sua qualidade de transportadores.
d. A carga será levada aos porões, carregada, estivada e/ou nivelada, conferida, peada e/ou fixada, e retirada dos porões e descarregada pelos afretadores, isento de qualquer risco, responsabilidade ou despesa para os armadores.
e. Os armadores deverão conceder o uso gratuito dos equipamentos de movimentação de carga do navio e energia suficiente para operá-los. Todo esse equipamento deverá estar em boas condições de funcionamento.
f. Os armadores pagarão todas as taxas, encargos e impostos habitualmente incidentes sobre o navio. Os afretadores pagarão todas as taxas, encargos, direitos e impostos habitualmente incidentes sobre a carga.

Princípio 17 − Contrato de Transporte de Carga

(1) O contrato de transporte marítimo de mercadorias é aquele pelo qual um transportador se compromete, em troca do pagamento de frete, a transportar mercadorias por mar de um local para outro e a entregá-las a um consignatário.
(2) O embarcador tem o direito de obter do transportador um documento de transporte para o transporte marítimo de mercadorias, tal como um conhecimento de transporte, que comprove o contrato de transporte marítimo e o recebimento das mercadorias pelo transportador sob tal contrato. Esse documento de transporte pode ser negociável ou não negociável.
(3) Em relação ao transporte marítimo de mercadorias, é comum que o direito marítimo positivo implemente, inter alia, os seguintes Princípios:
    a. O período de responsabilidade do transportador é limitado.
    b. O transportador deverá exercer a diligência devida para tornar o navio navegável, tripular, equipar e abastecer adequadamente o navio, e tornar os porões e todas as outras partes do navio em que as mercadorias são transportadas, aptos e seguros para sua recepção, transporte e preservação.
    c. A carga só poderá ser transportada no convés em casos específicos.
    d. Em casos específicos, o transportador será exonerado de responsabilidade.
    e. A responsabilidade do transportador por perda ou dano à carga é limitada a um valor específico por volume ou unidade, ou por quilograma do peso da carga perdida ou danificada.
    f. O aviso de perda ou dano à carga deve ser dado dentro de um prazo específico.
    g. Qualquer cláusula em contrato de transporte que exonere o transportador de responsabilidade obrigatoriamente definida ou que reduza tal responsabilidade será nula e sem efeito.

Princípio 18 − Contrato de transporte de passageiros

(1) Um contrato de transporte de passageiros por via marítima é um contrato pelo qual um transportador se compromete, em troca do pagamento de uma tarifa, a transportar passageiros e suas bagagens por via marítima de um lugar para outro.
(2) Em relação ao transporte de passageiros por via marítima, é comum que o direito marítimo positivo implemente, inter alia, os seguintes princípios:
    a. Os passageiros têm direito a obter do transportador um bilhete de passageiro e, independentemente de estar ou não incluído no mesmo, um recibo para sua bagagem.

b. O transportador é responsável pelas perdas sofridas em consequência da morte ou lesão corporal de um passageiro e pela perda ou dano à bagagem ou veículos sob condições específicas e dentro de limites específicos.
c. A notificação de perda ou dano à bagagem deve ser feita dentro de um prazo limite específico.
d. O transportador deve manter um seguro ou outra garantia financeira, e, cada navio deve levar a bordo um certificado a esse respeito.
e. Qualquer cláusula em um contrato de transporte que exonere o transportador da responsabilidade obrigatoriamente definida ou que reduza tal responsabilidade será nula e sem efeito.

Princípio 19 − Abalroamento

(1) Se o abalroamento for causado por culpa de uma das embarcações, a responsabilidade pela reparação dos danos recai sobre aquela que cometeu a culpa.
(2) Se duas ou mais embarcações forem culpadas, a responsabilidade de cada navio será proporcional ao grau das respectivas culpas cometidas. Em relação aos danos causados por morte ou lesão corporal, as embarcações culpadas serão solidariamente responsáveis perante terceiros, sem prejuízo do seu direito de regresso.
(3) Se, tendo em conta as circunstâncias, não for possível estabelecer o grau das respetivas culpas, ou se parecer que as culpas são iguais, a responsabilidade será repartida igualmente.
(4) Se o abalroamento for acidental, se for causada por força maior, ou se a causa do abalroamento permanecer incerta, os danos serão suportados por aqueles que os sofreram.

Princípio 20 − Salvamento marítimo

(1) A assistência voluntária a um navio em perigo constitui uma operação de salvamento marítimo.
(2) As operações de salvamento marítimo que tenham tido um resultado útil dão direito a uma recompensa de salvamento. Não é devida qualquer recompensa de salvamento se as operações de salvamento não tiverem um resultado útil.
(3) A recompensa do salvamento marítimo não deve exceder o valor salvo do navio e de outros bens.
(4) A recompensa do salvamento marítimo será fixada tendo em conta as circunstâncias relevantes e com vista a incentivar as operações de salvamento.
(5) É comum que o direito marítimo positivo ou o contrato implemente o Princípio segundo o qual os salvadores são compensados pelos custos incorridos para prevenir ou limitar os danos ao meio ambiente.

Princípio 21 − Avaria grossa

(1) Há ato de avaria grossa quando, e somente quando, qualquer sacrifício ou despesa extraordinários forem intencional e razoavelmente feitos ou incorridos para a segurança comum, com o objetivo de preservar do perigo os bens envolvidos em uma aventura marítima comum.
(2) Os sacrifícios e despesas de avaria grossa serão suportados pelos diferentes interesses dos contribuintes, de acordo com a versão mais comumente aplicada das Regras de York-Antuérpia, conforme revisadas periodicamente pelo Comitê Marítimo Internacional, que, como tal, faz parte da lex maritima.

Parte 6
Incidentes Marítimos

Princípio 22 − Remoção de Destroços

(1) Para os fins deste Princípio, "destroço" significa navio naufragado ou encalhado, qualquer parte desta, bem como qualquer objeto proveniente de navio que se encontre encalhado, submerso ou à deriva no mar.
(2) É comum que o direito marítimo positivo incorpore os seguintes princípios:
    a. O proprietário, o operador de navio ou o comandante deverão comunicar às autoridades competentes, sem demora, quando o navio tiver se envolvido em um sinistro marítimo que resulte em destroços.
    b. O proprietário ou o operador de navio deverá remover os destroços quando estes forem considerados pelas autoridades como constituindo perigo. Para esse fim, as autoridades poderão fixar um prazo razoável.
    c. Caso o proprietário ou o operador de navio não proceda à remoção do destroço dentro do prazo fixado, ou caso haja necessidade de ação imediata, as autoridades poderão realizar elas próprias a remoção dos destroços.
    d. Salvo em circunstâncias específicas e sem prejuízo de qualquer direito de limitação de responsabilidade, o proprietário ou o operador de navio será responsável pelos custos de localização, sinalização e remoção dos destroços.

Parte 7
Litígios Marítimos

Princípio 23 − Créditos Prioritários

É comum que o direito marítimo positivo estabeleça os seguintes princípios:
(1) Determinadas categorias de credores do navio gozam de prioridade sobre outras, de acordo com uma ordem de precedência. Tais direitos preferenciais podem incluir direitos ou créditos privilegiados previstos em lei, privilégios marítimos (maritime liens), penhor, hipoteca e créditos ou garantias registráveis de natureza similar, bem como privilégios ou garantias de segundo grau.
(2) As pretensões garantidas por privilégio marítimo são classificadas segundo uma ordem entre categorias, levando em consideração, conforme o caso, a sequência das viagens e a data de constituição do crédito.
(3) Salvo no caso de alienação judicial, o privilégio marítimo acompanha o navio, independentemente de qualquer alteração de propriedade ou de registro.
(4) O privilégio marítimo extingue-se após o decurso de um prazo específico.

Princípio 24 − Imobilização de navios

(1) Os navios podem ser impedidos de seguir viagem por meio de embargo preventivo marítimo, arresto, penhora, detenção administrativa ou exercício de direito de retenção.
Embargo preventivo marítimo consiste na imobilização de um navio por ordem judicial, a requerimento de um credor, com a finalidade de obtenção de garantia quanto ao recebimento de um crédito privilegiado marítimo.
Arresto e penhora consistem na imobilização de um navio em execução ou satisfação de decisão judicial ou de outro título exequível, com vistas à sua venda forçada.
Detenção administrativa consiste na imobilização de um navio por autoridade investida de poderes de direito público, com a finalidade de obter garantia quanto ao recebimento de um crédito ou em razão de suspeita ou constatação de infração a leis ou regulamentos.

Direito de retenção consiste na imobilização de um navio, por credor que esteja em sua posse, com o objetivo de obter garantia quanto ao recebimento de um crédito.

(2) É comum que o direito marítimo positivo incorpore o princípio de que navios somente podem ser embargados para a obtenção de garantia quanto ao recebimento de determinadas categorias específicas de créditos marítimos.

(3) A autoridade judicial competente autorizará a liberação do navio embargado mediante a prestação de garantia suficiente.

Princípio 25 − Prazos extintivos

É comum que o direito marítimo positivo estabeleça o princípio de que direitos materiais marítimos ou pretensões se extinguem pelo decurso do prazo caso não sejam instaurados procedimentos judiciais, arbitrais ou outros meios de resolução de disputas, ou não ocorram outros eventos com efeito similar, dentro de um prazo determinado.

_____