

UNIVERSIDADE DO VALE DO ITAJAÍ – UNIVALI
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA, PÓS-GRADUAÇÃO, EXTENSÃO E CULTURA
CURSO DE PÓS-GRADUAÇÃO *STRICTO SENSU* EM CIÊNCIA JURÍDICA – CPCJ
PROGRAMA DE MESTRADO ACADÊMICO EM CIÊNCIA JURÍDICA – PMCJ
ÁREA DE CONCENTRAÇÃO: FUNDAMENTOS DO DIREITO POSITIVO

**LIMITES E POSSIBILIDADES DE APLICAÇÃO DO CÓDIGO DE
DEFESA DO CONSUMIDOR AO CONTRATO DE TRANSPORTE
MARÍTIMO**

RICARDO MOISÉS DE ALMEIDA PLATCHEK

Itajaí, julho de 2007

UNIVERSIDADE DO VALE DO ITAJAÍ – UNIVALI
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA, PÓS-GRADUAÇÃO, EXTENSÃO E CULTURA
CURSO DE PÓS-GRADUAÇÃO *STRICTO SENSU* EM CIÊNCIA JURÍDICA – CPCJ
PROGRAMA DE MESTRADO ACADÊMICO EM CIÊNCIA JURÍDICA – PMCJ
ÁREA DE CONCENTRAÇÃO: FUNDAMENTOS DO DIREITO POSITIVO

**LIMITES E POSSIBILIDADES DE APLICAÇÃO DO CÓDIGO DE
DEFESA DO CONSUMIDOR AO CONTRATO DE TRANSPORTE
MARÍTIMO**

RICARDO MOISÉS DE ALMEIDA PLATCHEK

Dissertação submetida a Universidade
do Vale do Itajaí – UNIVALI, como
requisito parcial à obtenção do Título
de Mestre em Ciência Jurídica

Orientador: Professor Doutor Osvaldo Agripino de Castro Junior

Itajaí, julho de 2007

AGRADECIMENTO

Aos meus pais, Moisés e Rosa, aos quais não poderia descrever em tão breve agradecimento todo meu amor e gratidão.

Ao meu orientador de conteúdo, Prof. Dr. Osvaldo Agripino de Castro Júnior, pelo apoio, incentivo e confiança.

A todas as pessoas que de alguma forma contribuíram para que eu chegasse até aqui.

DEDICATÓRIA

A Renata, fonte de amor e inspiração.

TERMO DE ISENÇÃO DE RESPONSABILIDADE

Declaro, para todos os fins de direito, que assumo total responsabilidade pelo aporte ideológico conferido ao presente trabalho, isentando a Universidade do Vale do Itajaí, a coordenação do Programa de Mestrado em Ciência Jurídica, a Banca Examinadora e o Orientador de toda e qualquer responsabilidade acerca do mesmo.

Itajaí, julho de 2007.

Ricardo Moisés de Almeida Platchek

Mestrando

PÁGINA DE APROVAÇÃO

**SERÁ ENTREGUE PELA SECRETARIA DO PROGRAMA DE MESTRADO EM
CIÊNCIA JURÍDICA DA UNIVALI APÓS A DEFESA EM BANCA.**

ROL DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AC	Apelação Cível
ADCT	Atos das Disposições Constitucionais Transitórias
AgRg	Agravo Regimental
BL	<i>Bill of Lading</i> – Conhecimento de Carga Marítimo
CC	Código Civil
CC/1916	Código Civil de 1916
CCom	Código Comercial Brasileiro
CDC	Código de Defesa do Consumidor
CFR	<i>Cost and Freight</i>
CIDIP	Convenção Interamericana de Direito Internacional Privado
CIF	<i>Cost, Insurance and Freight</i>
CIP	<i>Carriage and Paid to</i>
CLT	Consolidação das Leis Trabalhistas
CPC	Código de Processo Civil
CPT	<i>Carriage Paid to</i>
CF	Constituição da República Federativa do Brasil
DAF	<i>Delivered at Frontier</i>
DDP	<i>Delivered Duty Paid</i>
DDU	<i>Delivered Duty Unpaid</i>
DEQ	<i>Delivered Ex Quay</i>
DES	<i>Delivered Ex Ship</i>
DJ	Diário da Justiça
DOU	Diário Oficial da União
EXW	<i>Ex Works</i>
FAS	<i>Free Alongside Ship</i>

FCA	<i>Free Carrier</i>
FOB	<i>Free on Board</i>
ICC	<i>International Chamber of Commerce</i> - Câmara de Comércio Internacional
IMO	<i>International Maritime Organization</i> – Organização Marítimo Internacional
Incoterm	<i>International Commercial Terms</i> – Termos Internacionais de Comércio
LICC	Lei de Introdução ao Código Civil
NORMAM	Normas da Autoridade Marítima
NVOCC	<i>Non Vessel Operator Common Carrier</i> – Operador de Transporte Marítimo Sem Embarcação
REsp	Recurso Especial
STF	Supremo Tribunal Federal
STJ	Superior Tribunal de Justiça
TJRJ	Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro

ROL DE CATEGORIAS

Rol de categorias que o Autor considera estratégicas à compreensão do seu trabalho, com seus respectivos conceitos operacionais.

Direito Marítimo

Disciplina autônoma do Direito que abrange o conjunto de preceitos legais que regulam os fatos da navegação aquaviária e que estabelecem como conseqüência natural relações entre os agentes que praticam o comércio, o transporte aquaviário e a indústria da navegação. São normas de Direito Marítimo as relativas ao comércio marítimo, à construção, ao registro, à exploração e à utilização de embarcações, bem como ao pessoal da Marinha Mercante, ao regime e proteção dos portos, fretamento e hipoteca marítima, bem como as que fixam e regulam a competência de juízes e tribunais que julgam feitos decorrentes de fatos e atividades da navegação.¹

Transporte Marítimo Internacional

Aquele onde os pontos de embarque da mercadoria e de destino estão situados em países diferentes²

Contrato de Transporte

Convenção pela qual uma pessoa se obriga, mediante remuneração, a entregar em outro lugar uma coisa que lhe foi confiada ou a fazer com que uma pessoa percorra determinado itinerário.³

¹ CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de. **Introdução ao Direito Marítimo**. Disponível em <<http://www.ibradd.com.br/leiamais.php?id=16>>. Acesso em: 06 nov. 2006.

² MOURA, Geraldo Bezerra de. **Direito de Navegação em Comércio Exterior**. São Paulo: Aduaneiras, 1991, p. 190.

³ RIPERT *apud* MENDONÇA, Fernando. **Direito dos Transportes**. São Paulo: Saraiva, 1984, p. 156.

Aplicação do CDC

Utilização do Código de Defesa do Consumidor na interpretação e julgamento das lides oriundas do Contrato de Transporte Marítimo Internacional, desconsiderando-se as cláusulas abusivas constantes no Contrato.

Consumidor

Toda pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final. ⁴

Contrato de adesão

Aquele cujas cláusulas são preestabelecidas unilateralmente pelo parceiro contratual economicamente mais forte, *ne varietur*, isto é, sem que o outro parceiro possa discutir ou modificar substancialmente o conteúdo do contrato escrito. ⁵

⁴ Artigo 2º do CDC.

⁵ MARQUES, Cláudia Lima. **Contratos no Código de Defesa do Consumidor**: o novo regime das relações contratuais. 5. ed. rev. atual. e ampl. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2005, p. 58.

SUMÁRIO

SUMÁRIO.....	X
RESUMO	XII
ABSTRACT	XIII
INTRODUÇÃO	1
CAPÍTULO 1	8
INTRODUÇÃO AO DIREITO MARÍTIMO	8
1.1 BREVE HISTÓRICO DA NAVEGAÇÃO MARÍTIMA.....	8
1.2 DIREITO MARÍTIMO: ORIGENS E EVOLUÇÃO	14
1.3 OBJETO E NATUREZA JURÍDICA DO DIREITO MARÍTIMO.....	20
1.4 FONTES DO DIREITO MARÍTIMO	29
1.4.1 CÓDIGO COMERCIAL	31
1.4.2 CÓDIGO CIVIL.....	34
1.4.3 CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR.....	35
1.4.4 TRATADOS	36
1.5 DIÁLOGO ENTRE AS FONTES DO CÓDIGO CIVIL E DO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR	42
CAPÍTULO 2	47
CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL	47
2.1 CONCEITO	48
2.2 NATUREZA JURÍDICA.....	50
2.3 CLASSIFICAÇÃO.....	51
2.4 CONHECIMENTO DE CARGA.....	54
2.4.1 HISTÓRICO DO CONHECIMENTO DE CARGA	56
2.4.2 FUNÇÕES DO CONHECIMENTO DE CARGA	57
2.4.3 TÍTULO DE CRÉDITO	58
2.5 OBRIGAÇÕES DAS PARTES NO CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO	62
2.6 CLÁUSULAS ESSENCIAIS	70
2.7 CLÁUSULA DE NÃO-INDENIZAR	74
2.7.1 CULPA NÁUTICA (<i>NEGLIGENCE CAUSE</i>)	77
2.7.2 EXONERAÇÃO POR RISCOS ASSEGURÁVEIS (<i>INSURANCE CLAUSE</i>)	79
2.7.3 INAVEGABILIDADE DO NAVIO (<i>SEAWORTHINESS</i>).....	80
2.7.4 IRRESPONSABILIDADE PARA CASOS DETERMINADOS.....	81

CAPÍTULO 3	91
LIMITES E POSSIBILIDADES DA APLICAÇÃO DO CDC AO CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL	91
3.1 RECEPÇÃO DOS TRATADOS NO DIREITO INTERNO BRASILEIRO	92
3.2 O CONTRATO DE ADESÃO	102
3.3 CONCEITO DE CONSUMIDOR	107
3.3.1 TEORIA MAXIMALISTA.....	108
3.3.2 TEORIA FINALISTA.....	109
3.3.3 POSICIONAMENTO JURISPRUDENCIAL ACERCA DO CONCEITO DE CONSUMIDOR ..	111
3.3.4 VULNERABILIDADE.....	114
3.4 INCOTERMS.....	122
3.5 PREVALÊNCIA DO CDC	127
3.5.1 BOA-FÉ CONTRATUAL	129
3.5.2 CLÁUSULAS ABUSIVAS.....	130
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	137
REFERÊNCIAS	143
ANEXOS	158
ANEXO I – VERSO <i>BILL OF LADING</i>	158
ANEXO II – ANVERSO <i>BILL OF LADING</i>	159
ANEXO III – <i>BILL OF LADING</i> TRADUZIDO.....	160

RESUMO

O objeto da presente dissertação situa-se no Grupo de Pesquisa Regulação da Infra-estrutura e Juridicidade da Atividade Portuária, da Linha de Pesquisa Direito e Atividade Portuária. O objetivo geral é contribuir para a segurança jurídica e equidade do contrato de transporte marítimo internacional celebrado pelo usuário/consumidor brasileiro por meio do estudo dos limites e possibilidades de aplicação do Código de Defesa do Consumidor (CDC) aos contratos de transporte marítimo internacional. Para tanto, inicia-se expondo sobre as origens da navegação marítima e do Direito Marítimo, assim como sua evolução, objeto, natureza jurídica, fontes, até a determinação de sua autonomia como ramo do direito. Prossegue-se estudando o contrato de transporte marítimo internacional, apresentando seu conceito, natureza jurídica, classificação, histórico, funções, obrigações das partes, além das principais cláusulas de interesse ao transporte marítimo, enfatizando que o contrato de transporte marítimo internacional é evidenciado pelo conhecimento de carga, denominado internacionalmente *bill of lading* (BL). Verifica-se em seguida o procedimento de recepção dos tratados no direito interno brasileiro, diante da inserção destes instrumentos, mesmo que não recepcionados pela legislação nacional, nos contratos de transporte marítimo internacional, o qual se caracteriza em verdadeiro contrato de adesão, apresentando-se assim as características dos contratos de adesão. Importante igualmente apresentar o conceito de consumidor, enquadrando os contratantes do transporte marítimo internacional neste, em face do *International Commercial Term (Incoterm)* definido na relação de compra e venda celebrada entre exportador e importador, expondo-se a disciplina dos *Incoterms*, os quais determinarão a qual das partes cabe a contratação e pagamento do transporte marítimo. Por fim, diante da caracterização da relação de consumo verificada entre transportador e o contratante do transporte, demonstra-se a prevalência do CDC em relação aos demais instrumentos legais reguladores da matéria.

ABSTRACT

The object of this dissertation located in the Group of Research Regulation of the Infrastructure and Legality of the Port Activity, of the Line of Research called Law and Port Activity. The general objective is to contribute for the Rule of Law and equity of the international maritime contract of transport, celebrated by the user/consumer of Brazil by means of the study of the limits and possibilities of application of the Consumer Defense Code (CDC) on the contracts of international maritime transport. For in such a way, it is initiated displaying on the origins of the maritime navigation and the Maritime Law, as well as its evolution, object, legal nature, sources, including the determination of its autonomy as legal discipline. It is continued studying the international maritime contract of transport, presenting its concept, legal nature, classification, description, functions, obligations of the parties, including the main clauses of interest to the maritime transport, emphasizing that the contract of international maritime transport is evidenced by the Bill of Lading. The procedure of reception of the treaties into the Brazilian domestic law is verified after that, ahead of the insertion of these instruments, exactly that not receptioned for the national legislation, in international maritime contracts of transport, which if characterizes in true contract of adhesion, presenting itself thus the characteristics of adhesion contracts. Important equally to present the consumer concept, fitting the contractors of international maritime transport in this, in face of the International Commercial Term (Incoterm) defined in the relation of buying and selling celebrated between exporter and importer, exposing themselves discipline it of the Incoterms, which they will determine which of the parts fits the act of contract and payment of the maritime transport. Finally, ahead of the characterization of the relation of consumption verified between transporter and the contractor of the transport, prevalence of the CDC in relation to the others regulating legal instruments of the substance is demonstrated to it.

INTRODUÇÃO

O intercâmbio de bens tem se constituído, desde os primórdios da humanidade, no principal veículo de contato entre os diferentes povos e culturas do globo.

Essa troca de mercadorias, serviços e capitais, que transcende o âmbito territorial de um país, propicia a circulação de riquezas entre as nações, denominando-se essas trocas, numa conceituação simplista, de Comércio Internacional.

Partindo da constatação que essas trocas comerciais de cunho internacional se aperfeiçoam, em última instância, pelo transporte dos bens negociados de um país para outro, a regulação desse é de suma importância para o Comércio Internacional, pois igualmente às demais relações aperfeiçoadas pelo ser humano moderno, o transporte internacional necessita de regras disciplinadoras, a fim de resguardar os direitos das partes envolvidas, delimitando por conseguinte seus deveres.

Nesse contexto, o transporte marítimo surge como o principal meio de transporte possibilitador de trocas comerciais em grande escala, devido à ampla capacidade de movimentação de cargas dos veículos utilizados neste modal, condizentes com a atual realidade do comercial mundial.

Diante disto, o contrato de transporte marítimo, evidenciado pelo conhecimento de carga (*bill of lading*), é a ferramenta que instrumentaliza o transporte marítimo de cargas, estabelecendo o vínculo jurídico entre o transportador, o embarcador, expedidor das mercadorias, e o consignatário das mercadorias transportadas.

Não obstante, o contrato de transporte marítimo é um típico contrato de adesão, onde expedidor e consignatário submetem-se às cláusulas e condições estabelecidas unilateralmente pelo transportador. Essas cláusulas e

condições já vêm impressas no anverso do contrato, não cabendo aos aderentes qualquer disposição de vontade.

Diante do fato de estar-se diante de um contrato de adesão, importante se faz notar a necessidade de interpretação de suas cláusulas pré-impressas, baseada em princípios como a equidade, a fim de dirimir as distorções que, porventura, possam estar inseridas em tal contrato, minimizando os efeitos nocivos que tais cláusulas podem conter, especialmente quando **se reporta** ao contrato em análise, haja vista compor-se o contrato de transporte marítimo de um conglomerado de artigos que isentam da responsabilidade os transportadores.

Somente através de uma interpretação benéfica ao usuário, contratante do transporte marítimo, estar-se-ia minimizando os efeitos negativos da imposição ditada pelo transportador.

Ocorre que 95 % da carga transportada no comércio exterior brasileiro é efetuado por navios, sendo que, somente 4 % desse total é navio de bandeira nacional, o que faz com os importadores e exportadores brasileiros fiquem vulneráveis aos preceitos dos contratos de adesão, vez que elaborados no exterior e usados como *Lex Mercatoria*.

Com efeito, é importante se observar que, conforme entendimentos jurisprudenciais do Superior Tribunal de Justiça (STJ), em análise aos imperativos da Lei n. 8.078/90, perfilha-se como relação de consumo os contratos entre fornecedor de bens e serviços e consumidor, pessoa física ou jurídica, que seja seu destinatário final.

Sendo assim, tratando-se de relação entre transportador, prestador de serviços de transporte, e expedidor, na figura de contratante do serviço prestado por aquele, é plenamente cabível a aplicação do Código de Defesa do Consumidor (CDC), em vista da caracterização do tomador do serviço de transporte como consumidor, verifica-se, assim, que tal contrato está sob a égide deste diploma legal, desde que se observem os princípios da vulnerabilidade e do destinatário final.

Diante disso, o objetivo geral é contribuir para a segurança jurídica e equidade do contrato de transporte marítimo internacional celebrado pelo usuário/consumidor brasileiro por meio do estudo dos limites e possibilidades de uso do CDC no mencionado contrato.

Os objetivos específicos são expor as origens e evolução do Direito Marítimo, apresentar as peculiaridades do contrato de transporte marítimo, discorrer sobre o conflito entre o direito interno e tratado ratificado pelo Brasil bem como acerca dos limites e possibilidade de aplicação de aplicação do CDC aos contratos de transporte marítimo.

A pesquisa se funda em três problemas e duas hipóteses.

Em relação às hipóteses: a) a primeira é de que há no direito brasileiro possibilidade de aplicação do CDC no contrato de transporte marítimo e b) a segunda é de que tal norma é instrumento eficaz para tornar nulas as cláusulas abusivas, assecuratórias de vantagens unilaterais e excessivas para a parte que o elabora (armador ou afretador).

O primeiro problema da pesquisa diz respeito ao cumprimento das cláusulas inseridas no contrato de transporte marítimo, típico contrato de adesão, haja vista que desde sua concepção traz consigo a desigualdade havida entre as partes.

Tal abusividade poderia caracterizar uma relação de desigualdade econômica entre o tomador e o prestador deste serviço, estando a parte aderente vulnerável aos ditames do transportador, devendo assim suas cláusulas serem interpretadas da maneira mais favorável ao contratante, o que, em última análise, implica no reconhecimento da relação de consumo entre estes, conforme preceitua o artigo 4º, da Lei n.º. 8.078/90.

A variável que se contrapõe ao primeiro problema, da constatação de fraqueza da parte aderente pelo fato de não discutir as cláusulas

do contrato ao qual somente aderiu é, conforme afirma Marques⁶, “se a simples contratação por adesão já é um elemento suficiente a determinar a ‘fraqueza’ ou vulnerabilidade do outro contratante”, não sendo a fraqueza inerente ao método, mas sim relativa, subjetiva e gradual.

Dessa forma, tal modalidade de contrato não deve ser refutada na sua integralidade, pois, como fruto das novas técnicas contratuais, é indispensável ao atual sistema de produção e de distribuição em massa, por sua rapidez e segurança jurídica,⁷ não havendo como retroceder o processo e eliminá-la da atual realidade social.

Ainda que elaborado unilateralmente, o negócio não se aperfeiçoa sem a manifestação de vontade do contratante, seu consentimento, concretizando o vínculo contratual entre as partes, surgindo assim a obrigação de cumprimento dos termos acordados.

O segundo problema da pesquisa é verificar se, na relação em análise, caracterizar-se-ia o expedidor como consumidor dos serviços de transporte. Tem-se como hipótese que, uma relação jurídica classificada como consumerista, conforme os ditames do CDC decorre da relação entre consumidor e fornecedor, negociantes de produtos ou serviços.

O artigo 2º do CDC aponta como consumidor toda pessoa física ou jurídica que adquira ou utilize serviço. Assim, conforme explica Lamy⁸, apesar do tomador dos serviços de transporte, tratar-se de pessoa jurídica, a qual estaria utilizando-se destes serviços para consecução de seus objetivos, como integrante de uma cadeia produtiva, ao contratar os serviços de transporte, às

⁶ MARQUES, Cláudia Lima. **Contratos no Código de Defesa do Consumidor: o novo regime das relações contratuais**, p. 75.

⁷ CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino. A importância da Segurança Jurídica e do Direito e Economia para o Desenvolvimento. **Cadernos de Direito da Unigranrio**, Duque de Caxias, v. 2, p. 209-232, 2003.

⁸ LAMY, Eduardo de Avelar. Contrato de Transporte Marítimo Internacional: Foro e Legislação Aplicável. In: CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de. (org.) **Temas Atuais de Direito do Comércio Internacional**. vol. II. Florianópolis: Editora da OAB/SC, 2005, p. 425.

suas expensas, estaria caracterizada sua condição de vulnerabilidade econômica perante o armador, independentemente do fim para o qual contratou o transporte.

Havendo o pagamento do serviço prestado, aliado à desigualdade econômica entre o contratante, exportador ou importador, e o armador, geralmente constituído por grandes grupos econômicos, estaria caracterizada a relação de consumo, corroborada ainda pela forma contratual utilizada, qual seja, o contrato de adesão.

Como variável do segundo problema, ter-se-ia o fato dos exportadores e importadores estarem inseridos em uma cadeia produtiva que impossibilitaria sua classificação como consumidores quando contratantes de transporte marítimo, pois, apesar da relação de desequilíbrio destes com os armadores, a contratação destes serviços estaria ligada à sua atuação profissional, ao desenvolvimento de uma outra atividade negocial, não os adquirindo como destinatário final, motivo pelo qual não há como se falar em relação de consumo.

O terceiro problema da pesquisa diz respeito à maioria dos contratos de transporte marítimo ser regulada e contratada segundo o regime das regras de Haia, *International Convention for Unification of Certain Rules to Bill of Ladings*, assinada na cidade de Bruxelas, em 1924, e emendada por protocolo também assinado em Bruxelas, em 1968, nominado Protocolo de Haia-Visby⁹, mas ainda não ratificados pelo Brasil, sendo necessário determinar até que ponto tais regras possuem validade perante a legislação brasileira.

Como hipótese, apresenta-se o fato de o Brasil não ter ratificado as convenções internacionais disciplinadoras dos conhecimentos de carga o que, por si só, tem o condão de afastar sua incidência as relações aperfeiçoadas em território brasileiro, pois não faz parte do ordenamento jurídico pátrio, não tendo eficácia jurídica no direito brasileiro. Diante disto, torna-se

⁹ MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES. **Assuntos Internacionais**. Disponível em: < <http://www2.mre.gov.br/dai/home.htm>>. Acesso em: 22 mar. 2006.

ineficaz qualquer disposição baseada em tais preceitos, aplicando-se, nos casos concretos, a Lei brasileira aos contratos de transporte marítimo.

A variável ao terceiro problema diz respeito, conforme ensina Castro Júnior¹⁰, ao fato de modernamente a tendência mundial é da adoção de convenções internacionais que expressamente deixam às partes escolher o direito aplicável às obrigações contratuais internacionais, como, por exemplo, a Convenção Européia sobre Lei aplicável aos contratos internacionais, assinada em Roma, 1980. Esta Convenção permite a autonomia das partes para a escolha da Lei aplicável ao seu contrato, inclusive para uma parte do contrato.

Assim, ter-se-ia um curioso conflito entre normas, ao passo que, de um lado, vislumbrar-se-ia o contrato de transporte marítimo determinando a aplicação das Regras de Haia aos litígios surgidos no âmbito de sua execução, sendo que, de outro, verificar-se-ia a legislação brasileira negando a aplicação destas regras, pelo fato de não inserção das mesmas em nosso sistema jurídico.

O presente trabalho foi dividido em três capítulos. No primeiro capítulo apresenta-se, de maneira breve, o histórico da navegação mundial, e as origens e evolução do Direito Marítimo, destaca-se também o objeto, a natureza jurídica e as fontes do Direito Marítimo, enfatizando o diálogo entre o Código Civil (CC) e do CDC como fontes do Direito Marítimo.

No segundo capítulo, aborda-se de forma pormenorizada o contrato de transporte marítimo, verificando-se seu conceito, natureza jurídica, classificação, histórico, funções, obrigações, cláusulas essenciais e cláusula de não indenizar.

Concluindo o estudo, no terceiro capítulo, busca-se determinar os limites e possibilidades da aplicação do CDC ao contrato de transporte marítimo, demonstrando a recepção dos tratados no direito interno brasileiro, e os requisitos essenciais da relação de consumo.

¹⁰ CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de. **A Aplicação do Código de Defesa do Consumidor ao Contrato de Transporte Marítimo**. Mimeo, 2006, p. 10-11.

O trabalho encerra-se com as Considerações Finais, nas quais são apresentados pontos conclusivos, estimuladores à continuidade dos estudos e das reflexões acerca dos limites e possibilidades de aplicação do CDC ao contrato de transporte marítimo.

Em relação à Metodologia empregada no desenvolvimento do trabalho, registra-se que, na Fase de Investigação¹¹ foi utilizado o Método Indutivo¹², na Fase de Tratamento de Dados o Método Cartesiano¹³, e, o Relatório dos Resultados expresso na presente Dissertação de Mestrado Acadêmico, elaborada na base lógica indutiva¹⁴.

Para operacionalizar a Pesquisa em suas diversas fases, foram acionadas as Técnicas do Referente¹⁵, da Categoria¹⁶, do Conceito Operacional¹⁷ e da Pesquisa Bibliográfica¹⁸.

¹¹ “[...] momento no qual o Pesquisador busca e recolhe os dados, sob a moldura do Referente estabelecido[...]. PASOLD, Cesar Luis. **Prática da Pesquisa jurídica e Metodologia da pesquisa jurídica**. 10 ed. Florianópolis: OAB-SC editora, 2007. p. 101.

¹² “[...] pesquisar e identificar as partes de um fenômeno e colecioná-las de modo a ter uma percepção ou conclusão geral [...]”. PASOLD, Cesar Luis. **Prática da Pesquisa jurídica e Metodologia da pesquisa jurídica**. p. 104.

¹³ Sobre as quatro regras do Método Cartesiano (evidência, dividir, ordenar e avaliar) veja LEITE, Eduardo de oliveira. **A monografia jurídica**. 5 ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2001. p. 22-26.

¹⁴ Sobre os métodos e técnicas nas diversas fases da Pesquisa Científica, vide PASOLD, Cesar Luis. **Prática da Pesquisa Jurídica**, *op. cit.*, especialmente, p. 99-107.

¹⁵ “[...] explicitação prévia do(s) motivo(s), do(s) objetivo(s) e do produto desejado, delimitando o alcance temático e de abordagem para a atividade intelectual, especialmente para uma pesquisa.” PASOLD, Cesar Luis. **Prática da Pesquisa jurídica e Metodologia da pesquisa jurídica**. p. 62.

¹⁶ “[...] palavra ou expressão estratégica à elaboração e/ou à expressão de uma idéia.” PASOLD, Cesar Luis. **Prática da Pesquisa jurídica e Metodologia da pesquisa jurídica**. p. 31.

¹⁷ “[...] uma definição para uma palavra ou expressão, com o desejo de que tal definição seja aceita para os efeitos das idéias que expomos [...]”. PASOLD, Cesar Luis. **Prática da Pesquisa jurídica e Metodologia da pesquisa jurídica**. p. 45.

¹⁸ “Técnica de investigação em livros, repertórios jurisprudenciais e coletâneas legais. PASOLD, Cesar Luis. **Prática da Pesquisa jurídica e Metodologia da pesquisa jurídica**. p. 239.

CAPÍTULO 1

INTRODUÇÃO AO DIREITO MARÍTIMO

É importante para compreensão do desenvolvimento do Direito Marítimo um resgate histórico e a apresentação, de maneira breve, do histórico da navegação marítima mundial, além das origens e evolução do Direito Marítimo.

Como alerta Gramsci¹⁹, não basta trilhar o caminho do presente para que se possa compreender as relações que perpassam e constroem a realidade. É no passado que estão os elementos elucidativos para as questões atuais, de forma que a História adquiere importância, pois possibilita uma maior compreensão da problemática da época atual e pode ajudar na busca de suas soluções.

Destaca-se também o objeto, a natureza jurídica e as fontes do Direito Marítimo, enfatizando o diálogo entre o Código Civil (CC) e do Código de Defesa do Consumidor (CDC) como fontes do Direito Marítimo.

1.1 BREVE HISTÓRICO DA NAVEGAÇÃO MARÍTIMA

As origens do Direito Marítimo confundem-se com a própria origem da navegação e transporte aquaviário. Estes, por sua vez, estão diretamente ligados à história da civilização, “uma vez que o mar foi o maior

¹⁹ *apud* CENTRO EDUCACIONAL DE NITERÓI. **Ementa de História**. Disponível em <<http://www.cen.g12.br/ementas/historia.htm>>. Acesso em: 03 mar. 2007.

espaço físico utilizado pelos povos da Antigüidade na busca de suas grandes conquistas”²⁰.

Conforme Fidalgo²¹, a navegação nasceu com a própria humanidade, sendo tarefa difícil precisar seu início. É certo somente que a necessidade de sobreviver impulsionou o desenvolvimento desta prática, haja vista que no princípio os fenômenos meteorológicos, aliados às precárias condições tecnológicas dos instrumentos de navegação, eram as principais barreiras para se navegar com segurança, pois as embarcações não eram suficientemente resistentes diante da fúria das tempestades marinhas, sendo temerosa à prática da navegação em tais condições.

A navegação primitiva apresentava diversos problemas, pois o mau tempo constituía perigo mortal e seria aventura a navegação se as condições não fossem favoráveis. É claro que em face da deficiência tecnológica, o mar representava um verdadeiro temor, uma rota de perigo e mortalidade. Durante séculos só se navegava quando da ‘bela estação’ e, assim mesmo, só durante o dia. Antes de anoitecer, o navio ou embarcação ancorava ao largo do litoral, em local que oferecesse menor risco para a guarnição, ou então, caso o tempo fosse ameaçador, era ele levado para a terra.²²

Para Vitral²³, talvez um tronco flutuante, um molho de juncos ou uma casca de árvore teriam servido como primeiras embarcações, passando posteriormente a serem construídas de pranchas, pirogas à vela ou com remadores, dando início à comunicação entre os povos através dos mares, sendo que, na realidade, nos primeiros tempos, a navegação limitou-se aos rios.

Naquela época, as embarcações feitas de madeira tornavam as viagens verdadeiras aventuras, baseadas na prática, usos e costumes e,

²⁰ ANJOS, José Haroldo dos; GOMES, Carlos Rubens Caminha. **Curso de Direito Marítimo**. Rio de Janeiro: Renovar, 1992, p. 1.

²¹ FIDALGO, Washington Luis. **Direito Marítimo**. Disponível em: <<http://wfidalgobr.ubbihp.com.br/>>. Acesso em: 05 mai. 2006.

²² GILBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e prática do direito marítimo**. 2. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2005, p. 1.

²³ VITRAL, Waldir. **Manual de Direito Marítimo**. São Paulo: Bushatsky, 1977, p. 22.

sobretudo, na intuição dos primeiros navegadores que se têm notícia, quais sejam, os fenícios, egípcios, gregos, romanos, dentre outros que ficaram marcados na história como precursores da navegação.²⁴

Lanari²⁵ explica que, apesar dos egípcios se caracterizarem como os comerciantes mais antigos que se tem notícia (5.000 a.C), sua atividade natural era a agricultura, devido à fecundidade do Rio Nilo, pouco se aventurando à conquista dos mares, tanto por preconceitos religiosos, bem como pela falta de madeira.

Os barcos egípcios eram basicamente feitos de fardos de papiros, de toros de acácia ou de sicômoro, e foram aos poucos se aventurando ao largo de sua costa para comerciar, chegando até à África do Sul, Punt e Golfo Pérsico.²⁶

Neste momento, os cretenses formaram uma grande potência comercial e marítima, sendo que suas frotas comerciavam no vale do Nilo no tempo das primeiras dinastias egípcias, fazendo a ligação entre a Sicília e a Síria. Contudo, com o declínio do Império Cretense por volta do ano 1.400 a.C., os fenícios sucederam os cretenses como povo soberano do mar.²⁷

A facilidade com que obtinham madeira para construção das embarcações oportunizou aos fenícios explorar esta atividade de forma intensa, sendo que o desenvolvimento da prática marítima fenícia está aliado ao alto grau de dependência comercial que possuíam, pois o rendimento da sua agricultura era mínimo, dadas as condições geográficas da Fenícia, que era caracterizada por uma estreita faixa litorânea, entre o mar e montanhas escarpadas.²⁸

²⁴ ANJOS, José Haroldo dos; GOMES, Carlos Rubens Caminha. **Curso de Direito Marítimo**, p. 1.

²⁵ LANARI, Flávia de Vasconcellos. **Direito Marítimo: contratos e responsabilidade**. Belo Horizonte: Del Rey, 1999, p. 21.

²⁶ VITRAL, Waldir. **Manual de Direito Marítimo**, p. 22.

²⁷ VITRAL, Waldir. **Manual de Direito Marítimo**, p. 22-23.

²⁸ LANARI, Flávia de Vasconcellos. **Direito Marítimo: contratos e responsabilidade**, p. 21.

Desta forma, lançando-se ao mar pela necessidade de garantir sua subsistência, rapidamente os fenícios se destacaram no comércio por sua perspicácia e talento na efetivação dos negócios, e estudaram as necessidades e predileções dos povos com os quais mantinham contato, tornando-se seus fornecedores com grande rapidez, consubstanciando-se assim, principalmente a partir do século V a.C., como os únicos intermediários das mercadorias mais procuradas da Antigüidade Clássica.²⁹

Ademais, a Fenícia estava situada no ponto final das estradas das caravanas asiáticas, e recebiam em seus navios as riquezas vindas do Egito e Mesopotâmia para serem comercializadas no Mediterrâneo.³⁰

Apesar do grande desenvolvimento da navegação marítima por parte dos fenícios, com o estabelecimento de rotas comerciais, as quais guardavam segredo para conservar seu monopólio comercial, não consta qualquer resquício de legislação marítima, mesmo tendo sido, reconhecidamente, um povo navegador por excelência.³¹

A hegemonia fenícia só foi quebrada com a aparição dos gregos. A Grécia só surge ostensivamente como potência comercial após o enfraquecimento do Estado Fenício pelas conquistas dos reis assírios, babilônios e egípcios, haja vista que, até então, dos séculos XII ao VIII a.C., principalmente, esteve voltada ao desenvolvimento filosófico.³²

Essa conduta relegou ao segundo plano o estudo aprofundado dos problemas econômicos, frente à preponderância do pensamento no qual o geral prevaleceria sobre o particular, havendo assim um desprezo pela riqueza. Igualmente aos outros povos, a agricultura grega não era suficiente para

²⁹ LANARI, Flávia de Vasconcellos. **Direito Marítimo: contratos e responsabilidade**, p. 21.

³⁰ VITRAL, Waldir. **Manual de Direito Marítimo**, p. 23.

³¹ VITRAL, Waldir. **Manual de Direito Marítimo**, p. 23.

³² LANARI, Flávia de Vasconcellos. **Direito Marítimo: contratos e responsabilidade**, p. 23.

garantir o abastecimento de sua população, e motivava seus primeiros empreendimentos na navegação.³³

Outra potência marítima da época é formada pelos etruscos, favorecidos pela riqueza mineral da vizinha ilha de Elba e na confecção de objetos de cerâmica em razão da abundância de argila na região. A Etrúria imperou sobre a Península Itálica até o ano de 600 a.C., quando foi dominada pelos romanos, devido ao seu enfraquecimento, causado por sucessivos ataques inimigos externos.³⁴

Durante quatro séculos, Roma foi a senhora dos mares, com seus navios cruzando os oceanos em todos os sentidos³⁵, sendo que, durante a hegemonia romana, Constantinopla concretizou-se como a Capital do Império Romano Ocidental.

Após o declínio de Roma (século V, d.C.), o comércio internacional e marítimo somente conheceu uma nova fase na metade da Idade Média, quando Veneza tirou proveito de sua situação geográfica e de sua poderosa frota, baseada na Ilha de Creta, com um poderio naval estimado, por volta de 1423, em 3.300 barcos, navegados por 25.000 marinheiros, e 45 galeras com 11.000 tripulantes.³⁶

No final da Idade Média verifica-se um novo ciclo político-econômico, caracterizado pelas invenções, a centralização Monárquica, a reforma religiosa, o Mercantilismo e o expansionismo marítimo.³⁷

³³ LANARI, Flávia de Vasconcellos. **Direito Marítimo**: contratos e responsabilidade, p. 23.

³⁴ LANARI, Flávia de Vasconcellos. **Direito Marítimo**: contratos e responsabilidade, p. 24.

³⁵ VITRAL, Waldir. **Manual de Direito Marítimo**, p. 24.

³⁶ LABATUT *apud* LANARI, Flávia de Vasconcellos. **Direito Marítimo**: contratos e responsabilidade, p. 25-26.

³⁷ LANARI, Flávia de Vasconcellos. **Direito Marítimo**: contratos e responsabilidade, p. 27.

No período de expansionismo marítimo que se segue ao final da Idade Média, destaca-se Portugal que, por volta do século XV decidiu encontrar uma saída para as Índias, contornando a África. Tal estratégia marítima estabeleceu uma descontinuidade histórica, abrindo caminho, não só para as Índias, mas para a era das grandes navegações e da expansão do mundo.³⁸

O grande impulsionador das descobertas e conquistas foi o português D. Henrique (1394-1460), que promoveu a implantação da Escola Naval de Sagres e se tornou a academia mais desenvolvida da Europa em assuntos de engenharia naval, astronomia de navegação, técnica de navegação, comércio internacional e artes militares.³⁹ Diante deste cenário, no século XVI e XVII, Portugal pretendeu ter o uso exclusivo dos mares da Guiné e Índias Orientais.⁴⁰

Neste mesmo período, a Espanha, por intermédio de Cristóvão Colombo, que obteve do governo espanhol o apoio que precisava para realizar sua viagem, foi a responsável pelo descobrimento da América, sendo que, aliada à sua privilegiada situação geográfica em relação às novas rotas marítimas, por volta da metade do século XVI o pavilhão espanhol tremulava sobre quase todo o continente americano.⁴¹

A propósito, as riquezas proporcionadas pelas grandes descobertas, principalmente ouro e prata, extraídos do Peru e do México, provocaram a cobiça da Holanda, da França e da Inglaterra, que durante os séculos XVII e XVIII, como potências navais emergentes, lutaram entre si contra Portugal e Espanha para conquistar o predomínio do mar e das rotas mercantis, o que

³⁸ GILBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e prática do direito marítimo**, p. 08.

³⁹ LANARI, Flávia de Vasconcellos. **Direito Marítimo: contratos e responsabilidade**, p. 28.

⁴⁰ VITRAL, Waldir. **Manual de Direito Marítimo**, p. 24.

⁴¹ LANARI, Flávia de Vasconcellos. **Direito Marítimo: contratos e responsabilidade**, p. 30.

durou até a Independência das colônias americanas (final do século XVIII – início do século XIX).⁴²

No século XIX, desponta a Inglaterra como grande potência marítima, sendo que, contemporaneamente todos os países marítimos, por necessidade de sua própria sobrevivência comercial, não podem descuidar de sua frota mercantil, como um instrumento do comércio com outros povos.⁴³

1.2 DIREITO MARÍTIMO: ORIGENS E EVOLUÇÃO

Os fundamentos do Direito Marítimo, sob o ponto de vista jurídico, é produto de uma gestação através do tempo, destacando-se o Código de Hamurabi, da Babilônia (século XXIII a.C.), onde se encontram normas sobre construção naval, fretamento de navios a vela e a remo, responsabilidade do fretador, abalroação e a indenização para quem causou o dano; e o Código de Manu, dos hindus (século XIII a.C.), que continha normas sobre câmbio marítimo, dentre outros assuntos ligados ao direito marítimo.^{44 45}

Conforme leciona Vitral⁴⁶, observa-se entre os primeiros regulamentos da atividade marítima os desenvolvidos na Ilha de Rhodes, no ano 475 a.C., época em que exerceu sua prevalência no mar Mediterrâneo, sendo suas Leis importantes na regulação do Direito Marítimo à época, a qual foi aplicada séculos na Itália, servindo de fonte ao Direito Medieval e merecendo referência no Digesto de Justiniano. Fragmentos desta Lei chegaram até os dias

⁴² CAMPOS *apud* LANARI, Flávia de Vasconcellos. **Direito Marítimo: contratos e responsabilidade**, p. 31.

⁴³ VITRAL, Waldir. **Manual de Direito Marítimo**, p. 24-25.

⁴⁴ ANJOS, José Haroldo dos; GOMES, Carlos Rubens Caminha. **Curso de Direito Marítimo**, p. 2.

⁴⁵ GILBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e prática do direito marítimo**, p. 7.

⁴⁶ VITRAL, Waldir. **Manual de Direito Marítimo**, p. 26.

atuais, por meio do jurisconsulto Melusio Meciano, sob o título *De Lege Rhodia de Jactu*.

Na antigüidade [...] o mais importante monumento são as Leis de Rodes, que exerceram grande influência entre os povos antigos. Aliás, é conhecida a passagem narrada no Digesto (D. 14-2-29), em que Eudemon de Nicomédia, havendo naufragado, queixava-se ao Imperador Antonino de que fora saqueado pelos habitantes das ilhas Cícladas, ao que o Imperador respondeu que era o senhor do mundo, mas que o mar estava sujeito às leis de Rodes, de acordo com as quais deviam ser julgados os negócios concernentes ao comércio marítimo, a não ser que fossem contrários às leis romanas. Não se conclua que os romanos enviassem àquela ilha os seus processos para julgamento, mas pertencendo as ilhas Cícladas à *Província Insularum*, tendo por capital Rodes, a questão apresentada por Eudemon deveria ser decidida segundo a lei do lugar, isto é, segundo a lei de Rodes e não outra qualquer.⁴⁷

Díspar do pensamento de Gilbertone⁴⁸, para quem “não há documentos que revelem a existência de leis marítimas para fenícios e hebreus”, Anjos e Gomes⁴⁹, entre outros autores⁵⁰, atribuem aos fenícios o *nautico foenus* (também denominado *foenus nauticum*), contrato de dinheiro a risco ou de câmbio marítimo, regulando que aquele que emprestava dinheiro para expedição marítima só seria restituído no caso de sucesso, em face dos riscos determinantes da navegação.

O Direito Romano não teve grande influência na formação do Direito Comercial Marítimo sendo que, apesar de possuírem várias figuras de Direito Marítimo em seus documentos, não havia uma ordenação destas. Somente com a separação do Império Romano do Oriente e do Ocidente, após a morte do Imperador, aparecem as Basílicas, o documento mais importante do

⁴⁷ LACERDA, José Cândido Sampaio de. **Curso de Direito Privado da Navegação**. 3. ed. rev. e atual. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 1984, p. 19.

⁴⁸ GILBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e prática do direito marítimo**, p. 7.

⁴⁹ ANJOS, José Haroldo dos; GOMES, Carlos Rubens Caminha. **Curso de Direito Marítimo**, p. 2.

⁵⁰ VITRAL, Waldir. **Manual de Direito Marítimo**, p. 27.

Direito Bizantino, versando sobre Direito Marítimo e um ordenamento com o nome de Lei Pseudorodia, que seria o Livro III das Basílicas.⁵¹

Contudo, é na Idade Média, período compreendido entre os anos de 395 a 1453, que aparecem várias compilações, dando estirpe aos elementos formadores do Direito Marítimo Moderno e que exerceram uma ampla influência em todos os países da Europa, especialmente na França. Como fontes, podem ser citadas: os *Rolos de Oléron* ou *Julgamentos de Oléron*, *Leis de Wisby* (Direito de Wisby ou *Lei Marítima de Gothland*), *Jus Hanseaticum Maritimum*, *Lei Pseudorodia*, *Estatutos Italianos (Taboa Amalfitana, Veneza, Pisa)*, *Estatutos de Montpellier e de Marselha*, *Costumes de Valência*, *Lei das Sete Partidas*, *Consulado do Mar* e *Guidon de la Mer*.⁵²

Os *Rolos de Oléron*, também chamados *Julgamentos de Oléron*, é um instituto medieval de coleções de costumes marítimos, do século XII, compilados por autor desconhecido. A origem de sua denominação deve-se ao fato de serem os julgamentos redigidos em pergaminho e conservados em rolos, provenientes da ilha de Oléron, nas Costas do Atlântico, na França, que foi sede de um vasto comércio de sal e vinho.⁵³

As regras contidas nesse monumento foram reproduzidas nas Partidas, de Castela; nos julgamentos de Damme, de Flandres; nas leis Westcapellen, da Zelândia; nas *Leis de Wisby* ou *Lei Marítima de Gothland* e nas Ordenações holandesas. Os artigos dos Rolos terminam sempre com a expressão: *et ce est le jugement en ce cas*. Sua influência atingiu o Oceano Atlântico e os Mares do Norte, notadamente Flandres, Holanda e Inglaterra.⁵⁴

As *Leis de Westcapellen* e os *Julgamentos de Damme* reproduziram a maior parte dos capítulos pertencentes aos Rolos de Oléron,

⁵¹ VITRAL, Waldir. **Manual de Direito Marítimo**, p. 27.

⁵² VITRAL, Waldir. **Manual de Direito Marítimo**, p. 27.

⁵³ ANJOS, José Haroldo dos; GOMES, Carlos Rubens Caminha. **Curso de Direito Marítimo**, p. 3.

⁵⁴ LACERDA, José Cândido Sampaio de. **Curso de Direito Privado da Navegação**, p. 20-21.

regulamentando matérias fundamentais e vigentes até hoje em nos códigos usados no Brasil, tais como proibição do capitão de vender o navio e limitação de contrair empréstimos, de lançar-se ao mar sem consultar a equipagem, salvamento de navio naufragado, morte de tripulante em viagem, alijamento, praticagem, fretamento e as responsabilidades do capitão e da tripulação em relação à carga durante a viagem.⁵⁵

As *Leis de Wisby* (Direito de Wisby ou Lei Marítima de Gothland) são originárias do ano de 1407, do Porto de Wisby, na Ilha Sueca de Gothland, com influência sobre grande parte da Europa Setentrional. Originou o direito de *Gragas* na Islândia, o *Danische Wasserrecht* nos países escandinavos, o Código de Frederico II da Dinamarca (1561) e o Código de Cristiano V, sancionado no ano de 1683.⁵⁶

A *Jus Hanseaticum Maritimum* foi criada no final de século XIII ou no século XII, quando as cidades de Brunswich, Lubech, Dantzig e Koelin formaram a Hansa Teutônica, uma associação para proteger o comércio no mar Báltico, sendo que, devido à importância atingida, fez-se necessário organizar uma legislação própria, a fim de regulamentar a atividade marítima exercida pela associação.⁵⁷

No que diz respeito à Lei Pseudorodia,

É também um ordenamento de Direito Marítimo, cuja origem data do ano 600 a 800 e que, segundo alguns, seria o Livro III das Basílicas, obra organizada em 836 por Basílio I, o Imperador Macedônio do Oriente. Ainda na Idade Média tivemos o Código de Gulé, publicado em 840, na Noruega, pelo rei Haceu, o Estatuto de Trani, publicado em 1063, e que continha normas sobre responsabilidade dos carregadores pelo frete e empréstimo.⁵⁸

⁵⁵ ANJOS, José Haroldo dos; GOMES, Carlos Rubens Caminha. **Curso de Direito Marítimo**, p. 3.

⁵⁶ VITRAL, Waldir. **Manual de Direito Marítimo**, p. 29.

⁵⁷ VITRAL, Waldir. **Manual de Direito Marítimo**, p. 30.

⁵⁸ VITRAL, Waldir. **Manual de Direito Marítimo**, p. 30.

Entre os Estatutos Italianos, formados pela *Tábua Amalfitana* (*Taboa Amalfitana*), Venecia e Pisa, merece destaque a *Tábua Amalfitana*, originada na cidade de Amalfi, talvez a primeira cidade da Idade Média a desenvolver um intenso e grande volume de comércio marítimo e a elaborar um Direito Marítimo.⁵⁹

A *Tábua Amalfitana* foi encontrada no meio de um Código do século XVI, tornando-se conhecida pela edição de 1844. Seus 21 primeiros capítulos estão em latim, e os demais em italiano, havendo em seu texto regras sobre o ajuste, a navegação em conserva, o crédito naval, pagamento de frete, construção e venda de navios e obrigações do capitão. Não pode ser considerada uma Lei, mas somente uma coletânea de máximas jurisprudenciais e consuetudinárias.⁶⁰

Para Anjos e Gomes⁶¹, o *Consulado do Mar*, juntamente com os *Rolos de Oléron*, correspondem aos principais institutos jurídicos do período medieval, e de fundamental importância para o Direito Marítimo. O *Consulado do Mar* era uma coleção de costumes vigentes no Mediterrâneo (para Grotius, o *Consulado do Mar* representava uma coleção de leis marítimas consolidadas por ordem dos reis de Aragão)⁶², compilada por autor desconhecido e aplicada pelos cônsules do mar, daí a razão da sua denominação.

Publicado na língua catalã, em Barcelona, em data desconhecida (1380 ou 1394), o *Consulado* apresenta as ordenações, ou seja, a indicação da data em que foi julgado pelos cônsules de várias cidades como Roma, Acri, Maiorca, Pisa, Marselha, Almeria, Gênova e Messina, embora não seja confirmado pelos historiadores a autenticidade dessa parte do documento.⁶³

⁵⁹ GILBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e prática do direito marítimo**, p. 8.

⁶⁰ GILBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e prática do direito marítimo**, p. 8.

⁶¹ ANJOS, José Haroldo dos; GOMES, Carlos Rubens Caminha. **Curso de Direito Marítimo**, p. 2-3.

⁶² ANJOS, José Haroldo dos; GOMES, Carlos Rubens Caminha. **Curso de Direito Marítimo**, p. 3.

⁶³ GILBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e prática do direito marítimo**, p. 8.

Os primeiros capítulos apresentam um regulamento para o processo judicial, sendo que somente após encontra-se a declaração de que “aqui começam os bons costumes do mar”. Com exceção do seguro e do câmbio marítimo, disciplinava uma série de institutos (era composto de 297 capítulos, com inúmeras disposições sobre o comércio do mar)⁶⁴: construção, compra e venda do navio, relações entre o armador, o capitão e a equipagem, contratos de comenda, de fretamento, avarias, alijamento etc.⁶⁵

O *Guidon de La Mer* (Guia do Mar) é datado do século XVI, e com ele termina o período da Idade Média⁶⁶. Foi a primeira obra jurídica escrita em Rouen (Ruão) por autor desconhecido, tratando de diversos assuntos, contudo, com ênfase nos contratos de seguro marítimo, resumindo tudo o que se praticava em França, Espanha, Itália, Inglaterra e se compunha de vinte capítulos, divididos em artigos. Possui como grande característica ser o ponto de encontro entre o Direito Nórdico e o Direito Mediterrâneo.⁶⁷

O período moderno do Direito Marítimo, de acordo com Vitral⁶⁸, começa com a Ordenança de agosto de 1681, na França (Ordenação; *Ordonnance touchant la marine*). Elaborada durante o reinado de Luís XIV, por iniciativa do Ministro Colbert, com ela iniciou-se o processo de codificação das normas consuetudinárias e unificação legislativa das compilações, servindo de base do Direito Marítimo por quase dois séculos.

A Ordenança serviu de modelo ao Código Comercial Francês, o qual foi elaborado em 1807 a pedido de Napoleão Bonaparte, que o promulgou em 1808 com o nome de Código de Napoleão, com vários artigos

⁶⁴ VITRAL, Waldir. **Manual de Direito Marítimo**, p. 32.

⁶⁵ GILBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e prática do direito marítimo**, p. 8-9.

⁶⁶ VITRAL, Waldir. **Manual de Direito Marítimo**, p. 32.

⁶⁷ LACERDA, José Cândido Sampaio de. **Curso de Direito Privado da Navegação**, p. 23.

⁶⁸ VITRAL, Waldir. **Manual de Direito Marítimo**, p. 32.

dedicados ao comércio marítimo (artigos 190 a 426), o qual exerceu grande influência nas legislações estrangeiras, inclusive a brasileira.⁶⁹

Durante muito tempo a legislação vigente no Brasil foi consubstanciada nas Ordenações do Reino de Portugal, isto de certa forma até se justifica pelo fato de o Brasil ter sido colônia portuguesa até 1822, quando se tornou independente. Essas ordenações, via de regra, recebiam a denominação do rei de Portugal, à época de sua elaboração. E assim temos as Ordenações Afonsinas, Manoelinas e Filipinas, em homenagem ao reinado de D. Afonso, D. Manuel e D. Felipe, respectivamente. Sendo certo que, até então, o Direito Marítimo e da Navegação eram disciplinados por estas legislações e pelos usos e costumes, que são as fontes mais originárias desses dois ramos do direito.⁷⁰

Diante destes fatores, com a promulgação no Brasil da Lei nº 556, de 25 de junho de 1850 (Código Comercial), a legislação marítima brasileira passou a ser regida pela segunda parte do Código Comercial (CCom), que trata do comércio marítimo, de influência quase absoluta do Código Comercial Francês (Código de Napoleão). A partir de então, surgiram inúmeras legislações complementando e regulamentando o Direito Marítimo e da Navegação.⁷¹

1.3 OBJETO E NATUREZA JURÍDICA DO DIREITO MARÍTIMO

Como verificado, a atividade comercial marítima vem se desenvolvendo e se aprimorando há séculos, sendo que há muito se sentiu a necessidade de aperfeiçoamento das relações decorrentes da atividade transportadora, trazendo credibilidade aos contratos firmados, proporcionando confiança aos interessados na sua execução. Assim, o crescimento da atividade transportadora foi acompanhado por uma gradativa elaboração de normas que,

⁶⁹ GILBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e prática do direito marítimo**, p. 11.

⁷⁰ ANJOS, José Haroldo dos; GOMES, Carlos Rubens Caminha. **Curso de Direito Marítimo**, p. 4.

⁷¹ GILBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e prática do direito marítimo**, p. 11.

conjuntamente, na visão de Lanari⁷², constituem o que se entende por Direito Marítimo.

Para Rodière⁷³, o Direito Marítimo é o ramo do direito que tem como objeto o conjunto de regras jurídicas relativas à navegação que se faz sobre o mar. Já para Ripert⁷⁴, o Direito Marítimo, em sentido amplo, “vem a ser o complexo de normas jurídicas relativas à navegação feita sobre o mar.”

Por seu turno, entende Mateesco⁷⁵, possuir o Direito Marítimo maior abrangência, caracterizando-se como “o conjunto de normas jurídicas que regulamentam todas as relações nascidas da utilização e da exploração do mar, tanto na superfície, como na profundidade.”

Na visão de Strenger⁷⁶, o Direito Marítimo pode ser definido como o conjunto de instituições, categorias e regras escritas ou costumeiras autônomas, de caráter interdisciplinar, que nascem da navegação nos espaços marítimos, em todas suas dimensões.

No entender de Anjos e Gomes⁷⁷, o Direito Marítimo é o ramo responsável em regular o transporte de coisas ou pessoas feito pelo mar em todas suas peculiaridades.

Na opinião de Guimarães⁷⁸, o Direito Marítimo é o ramo do direito composto pelas “normas para navegação e o comércio marítimo, fluvial,

⁷² LANARI, Flávia de Vasconcellos. **Direito Marítimo: contratos e responsabilidade**, p. 41.

⁷³ *apud* CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de. Introdução ao Direito Marítimo. *In*: CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de. (org.) **Temas Atuais de Direito do Comércio Internacional**. vol. I. Florianópolis: OAB/SC, 2004, p. 103.

⁷⁴ *apud* LACERDA, José Cândido Sampaio de. **Curso de Direito Privado da Navegação**, p. 17.

⁷⁵ *apud* LACERDA, José Cândido Sampaio de. **Curso de Direito Privado da Navegação**, p. 18.

⁷⁶ STRENGER, Irineu. **Direito Moderno em foco: Responsabilidade Civil, Direito Marítimo e outros**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1986, p. 75.

⁷⁷ ANJOS, José Haroldo dos; GOMES, Carlos Rubens Caminha. **Curso de Direito Marítimo**, p. 7.

lacustre, dos navios e também direitos e obrigações das pessoas envolvidas nessa atividade.”

Para Castro Júnior⁷⁹,

Direito Marítimo é a disciplina autônoma do Direito que abrange o conjunto de preceitos legais que regulam os fatos da navegação aquaviária e que estabelecem como consequência natural relações entre os agentes que praticam o comércio, o transporte aquaviário e a indústria da navegação. São normas de Direito Marítimo as relativas ao comércio marítimo, a construção, o registro, a exploração e a utilização de embarcações, bem como o pessoal da Marinha Mercante, regime e proteção dos portos, fretamento e hipoteca marítima, bem como as que fixam e regulam a competência de juízes e tribunais que julgam feitos decorrentes de fatos e atividades da navegação.

Destaca ainda Castro Júnior a necessidade de diferenciação do Direito Marítimo frente ao Direito da Navegação.

Equivocadamente, a doutrina majoritária brasileira trata de forma idêntica o Direito Marítimo e o Direito da Navegação, como se fossem a mesma disciplina, gerando grande confusão, vez que [...] o Direito Marítimo, é mais abrangente, pois regula o transporte de coisas ou pessoas, feito pelas vias marítimas em todas as suas peculiaridades. Assim, o primeiro tem como objeto a segurança do transporte aquaviário [...]. Por sua vez, o Direito da Navegação seja autônomo ou independente em vários países, como por exemplo, a Itália, onde já vigora o *Codice della Navigazione*, e a Lei da Navegação na Argentina, não houve ainda a codificação de tal disciplina nem a garantia da sua autonomia na Constituição Federal de 1988, tal como se deu com o Direito Marítimo, no art. 22, I, já citado. Vale ressaltar que o constituinte originário, contribui sobremaneira para a confusão entre Direito Marítimo e Direito da Navegação, pois se refere diretamente à navegação

⁷⁸ GUIMARÃES, Deocleciano Torrieri. **Dicionário Técnico Jurídico**. 5. ed. ver. e atual. São Paulo: Rideel, 2003, p. 260.

⁷⁹ CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de. **Introdução ao Direito Marítimo**. Disponível em <<http://www.ibradd.com.br/leiamais.php?id=16>>. Acesso em: 06 nov. 2006.

aérea e indiretamente à navegação marítima, em vários dispositivos na Constituição Federal de 1988.⁸⁰

Seguindo a técnica ensinada por Kelsen na definição da natureza jurídica de determinado ramo do direito, faz-se necessária a divisão entre direito público e privado. Assim, pode-se afirmar que, enquanto o Direito da Navegação é de natureza pública, o Direito Marítimo é de natureza mista, ou seja, há confusão de interesse público ou social com o interesse privado.⁸¹

[...] as normas do Direito Marítimo abrangem as relações atinentes ao tráfego e tráfico marítimos. [...] O tráfico marítimo compreende o comércio marítimo, a atividade empresarial do transporte marítimo e conseqüente exploração do navio como meio de transporte. Via de conseqüência, prepondera o fator econômico, e as normas relativas ao tráfico marítimo são normas de Direito Privado. [...] A *contrario sensu*, nas normas atinentes ao tráfego marítimo, há preponderância do fator público e do poder estatal. Destarte, as normas relativas ao tráfego marítimo e à intervenção dos Estados nas regras da navegação, jurisdição e soberania, e segurança da navegação consagram-se como normas de Direito Público.⁸²

Importante também ressaltar a autonomia do Direito Marítimo como ramo do direito, pois, como destaca Martins⁸³, “a autonomia de vários ramos do direito engendra tendência moderna à vista do desenvolvimento cada vez maior da atividade humana e do fenômeno da globalização”.

⁸⁰ CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de. **Introdução ao Direito Marítimo**. Disponível em <<http://www.ibradd.com.br/leiamais.php?id=16>>. Acesso em: 06 nov. 2006.

⁸¹ ANJOS, José Haroldo dos; GOMES, Carlos Rubens Caminha. **Curso de Direito Marítimo**, p. 4-5.

⁸² MARTINS, Eliane Maria Octaviano. **Curso de Direito Marítimo**. São Paulo: Manole, 2005, p. 38-39.

⁸³ MARTINS, Eliane Maria Octaviano. **Curso de Direito Marítimo**, p. 34.

Para caracterização da autonomia de um ramo do direito, de acordo com Pasold⁸⁴, é necessário o cumprimento de, no mínimo, quatro requisitos essenciais:

1º – possuir uma unidade epistemológica, quer dizer, uma unidade temática caracterizada, perfeitamente delineada, ou seja, um assunto jurídico claramente desenhado e ao qual evidentemente se dedica;

2º – esta unidade epistemológica ou esse assunto claramente definido tem uma legislação que lhe é básica em seu disciplinamento, a partir de pelo menos uma lei nuclear que preencha a condição da sua identificação absoluta, ou seja, ela trata fundamentalmente do tema que diz respeito a esta unidade epistemológica;

3º – a tal unidade epistemológica claramente delineada que tem sua legislação própria, específica, básica, com lei nuclear que lhe é tematicamente exclusiva, se relaciona com outras unidades epistemológicas, vale dizer, com outros ramos do Direito, em relacionamentos visíveis, claramente demonstráveis;

4º – e enfim, o quarto requisito consiste no fato de que todo ramo do Direito há que se nutrir permanentemente nas Fontes do Direito, sob pena de perecer caso não disponha de Lei e/ou Jurisprudência e/ou Doutrina e/ou Costumes para realimentar-se.

Pode-se verificar, em relação ao Direito Marítimo, sua adequação ao primeiro item dos critérios mínimos para caracterização da autonomia de uma disciplina do direito, haja vista possuir como unidade epistemológica o mar, a navegação nos espaços marítimos, em todas suas dimensões, não restando dúvidas acerca de sua unidade temática, a qual é perfeitamente caracterizada.⁸⁵

⁸⁴ PASOLD, César Luiz. **Lições Preliminares de Direito Portuário**. Florianópolis: Conceito Editorial, 2007, p. 25.

⁸⁵ PLATCHEK, Ricardo Moisés de Almeida. Direito Portuário e Direito Marítimo: caracterizações, diferenciação e conexões na demonstração da autonomia disciplinar do Direito Portuário. **Revista Eletrônica Direito e Política**, Itajaí, v. 1, n. 1, 3º quadrimestre de 2006. Disponível em: <www.univali.br/direitoepolitica>. Acesso em: 19 dez. 2006.

No que diz respeito ao segundo critério para caracterização da autonomia do Direito Marítimo, onde a unidade temática tem que ter pelo menos uma legislação nuclear que lhe seja básica, uma legislação indiscutivelmente própria, surge entendimento contrário à sua autonomia, como o posicionamento esposado por Wahl⁸⁶, para quem “o Direito Marítimo não constitui uma ciência separada e que é antes uma fração do comercial, como o código o tratou, devendo interpretar-se nos termos gerais.”

Tal posicionamento se deve ao fato do Direito Marítimo brasileiro possuir como lei nuclear a segunda parte do CCom.

Como citado anteriormente, a codificação do Direito Marítimo Brasileiro ocorre em 1850, com a edição do CCom (Lei n. 556, de 25 de junho de 1850). A parte II do CCom continua em vigor na sua quase totalidade, visto alguns artigos terem sido revogados mediante algumas alterações legislativas⁸⁷.

Assim, o CCom regulamenta parte substancial do Direito Marítimo (artigos 457 a 796), através de dez títulos: Título I – Das embarcações; II – Dos proprietários, compartes e caixas de navios; III - Dos capitães e mestres de navio; IV – Do piloto e contramestre; V – Do ajuste e soldada de oficiais e gente da tripulação, seus direitos e obrigações; VI – Dos fretamentos; VII – Do contrato de dinheiro a risco ou câmbio marítimo; VIII – Dos seguros marítimos; X – Das arribadas forçadas; XI – Do dano causado por abalroação; XII – Do abandono; e XIII – Das avarias. O Título IX – Do naufrágio e salvados – artigos 731 a 739, foi revogado pela Lei n. 7.542, de 26 de setembro de 1986.

O argumento de não autonomia do Direito Marítimo, pelo fato de possuir grande parte de sua normatização inserida no CCom, apesar de pertinente, não subsiste, frente aos critérios utilizados para caracterização da

⁸⁶ *apud* MARTINS, Eliane Maria Octaviano. **Curso de Direito Marítimo**, p. 35.

⁸⁷ MARTINS, Eliane Maria Octaviano. **Curso de Direito Marítimo**, p. 15

autonomia da disciplina, haja vista que este ramo do direito possui uma legislação indiscutivelmente própria⁸⁸, destacando-se as de maior relevância⁸⁹:

- Lei nº 556 de 25/06/1850 - Código Comercial
- Lei nº 2.180 de 05/02/54 - Lei Orgânica do Tribunal Marítimo (atualizada até 05/08/98)
- Lei nº 7.203 de 03/07/84 - Dispõe sobre a assistência e salvamento de embarcação, coisa ou bem em perigo no mar, nos portos e nas vias navegáveis interiores
- Lei nº 7.273 de 10/12/84 - Dispõe sobre a busca e salvamento de vida humana em perigo no mar, nos portos, e nas vias navegáveis interiores.
- Lei nº 7.542 de 26/09/86 - Dispõe sobre pesquisa, exploração, remoção e demolição de coisas ou bens afundados, submersos, encalhados e perdidos em águas sob jurisdição nacional, em terreno de marinha e seus acrescidos e em terrenos marginais, em decorrência de sinistro, alijamento ou fortuna do mar, e dá outras providências.
- Lei nº 7.642 de 18/12/87 - Dispõe sobre a Procuradoria Especial da Marinha (PEM), e dá outras providências.
- Lei nº 7.652 de 03/02/88 - Dispõe sobre o Registro da Propriedade Marítima, e dá outras providências (alterada pela Lei nº 9.774, de 21/12/98)
- Lei nº 7.661 de 16/05/88 – Institui o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro, e dá outras providências

⁸⁸ PLATCHEK, Ricardo Moisés de Almeida. Direito Portuário e Direito Marítimo: caracterizações, diferenciação e conexões na demonstração da autonomia disciplinar do direito portuário. **Revista Eletrônica Direito e Política**, Itajaí, v. 1, n. 1, 3º quadrimestre de 2006. Disponível em: <www.univali.br/direitoepolitica>. Acesso em: 19 dez. 2006.

⁸⁹ PROCURADORIA ESPECIAL DA MARINHA. **Legislação**. Disponível em <<https://www.mar.mil.br/pem/legislacao/index.html>>. Acesso em: 30 out. 2006.

- Lei nº 8.374 de 30/12/91 - Institui o seguro Obrigatório de danos pessoais causados por embarcações ou por sua carga, e dá outras providências.
- Lei nº 8.617 de 04/01/93 - Dispõe sobre o Mar Territorial, a zona contígua, a Zona Econômica Exclusiva e a Plataforma Continental brasileiros, e dá outras providências.
- Lei nº 8.630 de 25/02/93 (Lei dos Portos) - Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias, e dá outras providências.
- Lei nº 8.969 de 28/12/94 - Altera o Título V da Lei nº 2.180 de 05/02/94 , no que respeita às penalidades impostas pelo Tribunal Marítimo.
- Lei nº 9.051 de 18/05/95 - Dispõe sobre a expedição de certidões para a defesa de direitos e esclarecimentos de situações.
- Lei nº 9.432 de 08/01/97 - Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário, institui o Registro Especial Brasileiro (REB), e dá outras providências.
- Lei nº 9.537 de 11/12/97 (LESTA) - Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional, e dá outras providências.
- Lei nº 9.578 de 19/12/97 - Altera a Lei nº 2.180 de 05/02/54 quanto à jurisdição e competência do Tribunal Marítimo.
- Lei nº 9.605 de 13/02/98 - Dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, e dá outras providências.
- Lei nº 9.774 de 21/12/98 - Altera a Lei nº 7.652 de 03/02/88 , que dispõe sobre o Registro da Propriedade Marítima.
- Lei nº 9.966 de 28/04/00 (Lei do Óleo) - Dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e

outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional, e dá outras providências.

A legislação marítima ainda é composta por diversos Decretos, Decreto-Lei, Portarias e Normas da Autoridade Marítima (NORMAM). Concomitantemente à legislação interna, vários tratados internacionais sobre tráfego e tráfico marítimo foram assinados e ratificados pelo Brasil⁹⁰.

No que diz respeito à adequação do Direito Marítimo ao terceiro critério de caracterização da autonomia da disciplina, verifica-se que, como unidade jurídica, epistemológica, o Direito Marítimo relaciona-se com outros ramos do direito, relacionamentos estes plenamente demonstráveis com o direito constitucional, administrativo, econômico,⁹¹ regulatório,⁹² consumidor, civil, comercial, trabalhista, internacional, tributário, sanitário, previdenciário, comunitário, ambiental,⁹³ aduaneiro e portuário.⁹⁴

Quanto ao quarto e último requisito para caracterização da autonomia do Direito Marítimo, onde todo ramo do Direito há que se nutrir permanentemente nas Fontes do Direito, diante da importância destas para o desenvolvimento da pesquisa, apresentam-se as Fontes do Direito Marítimo em item próprio.

⁹⁰ MARTINS, Eliane Maria Octaviano. **Curso de Direito Marítimo**, p. 23

⁹¹ Sobre a relevância do Direito Econômico para o comércio internacional, ver: CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino. Aspectos Destacados do Direito Econômico e o Comércio Internacional. In: CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de. (Org.). **Temas Atuais de Direito do Comércio Internacional**. vol. II. Florianópolis: Editora da OAB/SC, 2005, p. 37-89.

⁹² Sobre o tema, ver: CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de. Breves Notas sobre a Regulação dos Transportes Aquaviários nos Estados Unidos e Brasil. **Revista de Direito Público da Economia**, v. 16, dez. 2006, p. 139-175.

⁹³ Acerca do Direito Ambiental Marítimo, ver: CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de. Aspectos destacados da proteção ao meio ambiente marinho no Brasil. **Revista de Direito Ambiental**, v. 43, 2006, p. 222-245.

⁹⁴ PLATCHEK, Ricardo Moisés de Almeida. Direito Portuário e Direito Marítimo: caracterizações, diferenciação e conexões na demonstração da autonomia disciplinar do direito portuário. **Revista Eletrônica Direito e Política**, Itajaí, v. 1, n. 1, 3º quadrimestre de 2006. Disponível em: <www.univali.br/direitoepolitica>. Acesso em: 19 dez. 2006.

1.4 FONTES DO DIREITO MARÍTIMO

De uma maneira geral, as fontes do Direito são os elementos essenciais, diretos, que embasam as instituições jurídicas de um país ou seu direito positivo.⁹⁵ Para Monteiro⁹⁶, “fontes são os meios pelos quais se formam ou pelos quais se estabelecem as normas jurídicas. São os órgãos sociais de que dimana o direito objetivo”.

Gusmão⁹⁷, por sua vez, classifica as fontes em materiais e formais, sendo aquelas as formadas pelos fenômenos sociais e pelos elementos extraídos da realidade social, das tradições e dos ideais dominantes, que contribuem para formar o conteúdo ou a matéria das regras jurídicas, isto é, das fontes formais do direito. Já as fontes formais são os meios ou as formas pelas quais o direito positivo se manifesta na História, ou seja, a lei, os costumes, a jurisprudência e a doutrina.

Importante atentar-se aos ensinamentos de Reale⁹⁸, ao advertir que a antiga distinção entre fonte formal e material do direito tem sido fonte de grandes equívocos nos domínios da Ciência Jurídica, tornando-se indispensável empregar o termo *fonte do direito* para indicar apenas os processos de produção de normas jurídicas.

Tais processos pressupõem sempre uma estrutura de poder, desde o poder capaz de assegurar por si mesmo o adimplemento das normas por ele emanadas (como é o caso do poder estatal no processo legislativo) até outras

⁹⁵ GUIMARÃES, Deocleciano Torrieri. **Dicionário Técnico Jurídico**, p. 317.

⁹⁶ MONTEIRO, Washington de Barros. **Curso de Direito Civil**. vol. I. São Paulo: Saraiva, 1997, p. 12.

⁹⁷ GUSMÃO, Paulo Dourado. **Introdução ao Estudo do Direito**. Rio de Janeiro: Forense, 1978, p.128.

⁹⁸ REALE, Miguel. **Lições Preliminares de Direito**. 24 ed. São Paulo: Saraiva, 1998, p. 139.

formas subordinadas de poder que estabelecem, de maneira objetiva, relações que permitem seja pretendida a garantia de execução outorgada pelo Estado.⁹⁹

Assim, para tratar de *fonte de direito*, é preciso que haja um poder capaz de especificar o conteúdo do devido, para exigir o seu cumprimento, não sendo indispensável que ele mesmo aplique a sanção penal.

Em face dessa constatação, quatro seriam as *fontes de direito*, porque quatro são as formas de poder, quais sejam: o processo legislativo, expressão do Poder Legislativo; a jurisdição, que corresponde ao Poder Judiciário; os usos e costumes jurídicos, que exprimem o poder social, ou seja, o poder decisório anônimo do povo; e, finalmente, a fonte negocial, expressão do poder negocial ou da autonomia da vontade.¹⁰⁰

Conforme destaca Anjos e Gomes¹⁰¹, as fontes que interessam para o estudo do Direito Marítimo são as formais (ou de conhecimento), isto porque a função das fontes materiais (ou de produção) é a exteriorização do direito, dando surgimento às fontes formais, pelas quais o direito se torna conhecido, sendo essas as verdadeiras fontes do direito positivo.

As fontes formais, por sua vez, subdividem-se em imediatas (ou diretas ou primárias) e mediatas (ou indiretas ou secundárias), sendo na opinião de Monteiro¹⁰², a divisão em fontes imediatas e fontes mediatas a mais importante entre as classificações dessas fontes.

As fontes Imediatas (ou primárias) englobam todas as normas jurídicas do Direito Positivo, como a Constituição Federal e respectivas emendas, Leis complementares e ordinárias; decretos-leis, decretos, medidas provisórias, regulamentos, tratados, acordos e convenções internacionais. [...] No contexto de fontes mediatas (ou secundárias), enquadram-se os usos e

⁹⁹ REALE, Miguel. **Lições Preliminares de Direito**. 24 ed. São Paulo: Saraiva, 1998, p. 139.

¹⁰⁰ REALE, Miguel. **Lições Preliminares de Direito**, p. 141.

¹⁰¹ ANJOS, José Haroldo dos; GOMES, Carlos Rubens Caminha. **Curso de Direito Marítimo**, p. 10.

¹⁰² MONTEIRO, Washington de Barros. **Curso de Direito Civil**. vol. I, p. 12.

costumes locais, doutrina, jurisprudência e os princípios gerais de direito.¹⁰³

Além da legislação nacional aplicada ao Direito Marítimo, este sofre grande influência das fontes, dos usos e dos costumes internacionais,¹⁰⁴ havendo, por vezes, o cumprimento pelos navios da Marinha Mercante brasileira de atos internacionais não ratificados pelo Brasil, em face de obrigatoriedade de adequação aos seus termos, para poderem freqüentar portos estrangeiros.¹⁰⁵

No que diz respeito à legislação nacional, consoante os objetivos do presente estudo, destaca-se o CCom, o CC e o CDC.

1.4.1 Código Comercial

O CCom, instituído no Período Imperial, pela Lei nº 556, de 25 de junho de 1850, como já salientado, regulamenta parte substancial do Direito Marítimo Brasileiro (artigos 457 a 796), através de dez títulos: Título I – Das embarcações; II – Dos proprietários, compartes e caixas de navios; III - Dos capitães e mestres de navio; IV – Do piloto e contramestre; V – Do ajuste e soldada de oficiais e gente da tripulação, seus direitos e obrigações; VI – Dos fretamentos; VII – Do contrato de dinheiro a risco ou câmbio marítimo; VIII – Dos seguros marítimos; X – Das arribadas forçadas; XI – Do dano causado por abalroação; XII – Do abandono; e XIII – Das avarias. O Título IX – Do naufrágio e

¹⁰³ MARTINS, Eliane Maria Octaviano. **Curso de Direito Marítimo**, p. 59.

¹⁰⁴ Acerca do assunto, ver: FRIEDRICH, Marlo Froelich. **Limites e Possibilidades da Nova Lex Mercatoria no Direito Brasileiro**. 2007. 157 f. Dissertação (Mestrado em Ciência Jurídica). Univali, Itajaí, 2007.

¹⁰⁵ ANJOS, José Haroldo dos; GOMES, Carlos Rubens Caminha. **Curso de Direito Marítimo**, p. 11.

salvados – artigos 731 a 739, foi revogado pela Lei n. 7.542, de 26 de setembro de 1986¹⁰⁶.

Grande parte das normas do CCom está em desuso, sobretudo pela promulgação do CC, em 1º de janeiro de 1916, o qual absorveu muitas matérias reguladas pelo CCom e, em especial, pela introdução do CC de 2002, em vigor desde 11 de janeiro de 2003, o qual revogou a primeira parte do CCom, permanecendo em vigor sua segunda parte.¹⁰⁷

Independente da revogação expressa da segunda parte do CCom pelo CC de 2002, alguns artigos do CCom já haviam sido revogados tacitamente por outras leis ou mesmo pela Constituição da República Federativa do Brasil (CF) de 1988, como por exemplo, a revogação dos artigos 457 a 467 (Das Embarcações), uma vez que a definição de navio brasileiro era dada pela CF em seu artigo 178, §2º, o qual foi alterado pela Emenda Constitucional nº 7, de 15 de agosto de 1995.

Igualmente, a disciplina do registro de Propriedade Marítima estabelecida pela Lei 7.652/88, a qual foi alterada pela Lei nº 9.432/97 e nº 9.774/98; os dispositivos referentes ao contrato de trabalho dos tripulantes, com a entrada em vigor da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), Decreto-Lei nº 5.452/43, inclusive estabelecendo no regramento acerca da equipagem das embarcações da Marinha Mercante Nacional, da Navegação Fluvial e Lacustre de tráfego nos portos e da pesca, entre outros.¹⁰⁸

A legislação Comercial Marítima Brasileira, inaugurada precipuamente pelo CCom, deve ser interpretada com as devidas ressalvas, especialmente quando em análise a este diploma legal, o qual, apesar das

¹⁰⁶ CASTRO JUNIOR., Osvaldo Agripino de. **A Aplicação do Código de Defesa do Consumidor ao Contrato de Transporte Marítimo**. 2006, [s.l.] *Mimeo*, p. 6-7.

¹⁰⁷ GILBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e prática do direito marítimo**, p. 16-17.

¹⁰⁸ GILBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e prática do direito marítimo**, p. 18.

alterações sofridas ao longo dos anos, ainda disciplina grande parte do Direito Marítimo Nacional. Como adverte Anjos e Gomes¹⁰⁹

há de se ter muito cuidado por ocasião da interpretação das normas incursas no Código Comercial, em virtude da linguagem da época. Por exemplo, palavras usadas com um sentido em 1850, hoje possuem outro significado. E assim temos que 'piloto', no Código Comercial, é o 'prático' de hoje em dia.

Cabe frisar, em relação à CF, apesar de posterior aos preceitos do CCom, frente ao fenômeno da recepção, "a Constituição nova recebe a ordem normativa que surgiu sob o império de Constituições anteriores se com ela forem compatíveis."¹¹⁰

Assim, tem-se a recepção do CCom pela CF de 1988, porém, novamente advertem Anjos e Gomes que, embora as normas não conflitantes com a nova Carta Magna tenham sido recepcionadas à época da promulgação da Constituição de 1988, estas devem ser interpretadas cautelosamente.¹¹¹

Por outro lado, quando da análise da legislação aplicável ao Direito Marítimo, importante se verificar os preceitos dos artigos 21¹¹², 22¹¹³,

¹⁰⁹ ANJOS, José Haroldo dos; GOMES, Carlos Rubens Caminha. **Curso de Direito Marítimo**, p. 13.

¹¹⁰ TEMER, Michel. **Elementos de direito constitucional**. 9ª. ed. São Paulo: Malheiros, 1992, p. 22.

¹¹¹ ANJOS, José Haroldo dos; GOMES, Carlos Rubens Caminha. **Curso de Direito Marítimo**, p. 13.

¹¹² Artigo 21 da CF: Compete à União: XII - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão: [...] c) a navegação aérea, aeroespacial e a infraestrutura aeroportuária; d) os serviços de transporte ferroviário e aquaviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado ou Território; [...] f) os portos marítimos, fluviais e lacustres; [...] XXII - executar os serviços de polícia marítima, aeroportuária e de fronteiras.

¹¹³ Artigo 22 da CF: Compete privativamente à União legislar sobre: I - direito civil, comercial, penal, processual, eleitoral, agrário, marítimo, aeronáutico, espacial e do trabalho; [...] IX - diretrizes da política nacional de transportes; [...] X - regime dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e aeroespacial; [...] XI - trânsito e transporte; [...] XXVIII - defesa territorial, defesa aeroespacial, defesa marítima, defesa civil e mobilização nacional; [...] Parágrafo único. Lei complementar poderá autorizar os Estados a legislar sobre questões específicas das matérias relacionadas neste artigo.

177¹¹⁴ e 178¹¹⁵ da CF, pois, em virtude da importância desta no sistema jurídico brasileiro, as demais normas atinentes ao Direito Marítimo não podem contrariar o estabelecido constitucionalmente, haja vista todo dispositivo jurídico elaborado sob a égide da Constituição servir como diretivo das demais condutas.¹¹⁶

Outro importante diploma legal a ser analisado, em consonância aos objetivos do trabalho, é o CC, a ser apresentado em seguida.

1.4.2 Código Civil

O CC, estabelecido pela Lei nº . 10.406, de 10 de janeiro de 2002, passou a vigorar a partir de 11 de janeiro de 2003¹¹⁷, disciplinando de forma ampla o Direito Marítimo, dispondo sobre temas genéricos como nacionalidade, domicílio civil, responsabilidade civil, entre outros institutos. De modo mais específico aos ditames do Direito Marítimo, possui disposições em relação às Obrigações, aos Contratos,¹¹⁸ Direitos Reais e Sucessões. As normas que constam no CC mostram-se relevantes ao Direito Marítimo à medida em que este

¹¹⁴ Artigo 177 da CF: Constituem monopólio da União: [...] IV - o transporte marítimo do petróleo bruto de origem nacional ou de derivados básicos de petróleo produzidos no País, bem assim o transporte, por meio de conduto, de petróleo bruto, seus derivados e gás natural de qualquer origem;

¹¹⁵ Artigo 178 da CF: A lei disporá sobre a ordenação dos transportes aéreo, aquático e terrestre, devendo, quanto à ordenação do transporte internacional, observar os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade. Parágrafo único. Na ordenação do transporte aquático, a lei estabelecerá as condições em que o transporte de mercadorias na cabotagem e a navegação interior poderão ser feitos por embarcações estrangeiras.

¹¹⁶ GOYARD-FABRE, Simone. **Os Fundamentos da Ordem Jurídica**. trad. Cláudia Berliner. São Paulo: Martins Fontes, 2002, p. 131.

¹¹⁷ O artigo 2.044 da Lei n. 10.406/02 estabelece que o CC instituído por esta lei entraria em vigor 1(um) ano após sua publicação, sendo que a publicação no DOU se deu em 11 de janeiro de 2001.

¹¹⁸ Acerca do tema, ver: CASTRO JUNIOR., Osvaldo Agripino de. Direito das Obrigações: Os Contratos Internacionais de Compra e Venda. In: FERREIRA JUNIOR; Lier Pires; CHAPARRO, Verônica Zarate.. (Org.). **Curso de Direito Internacional Privado**. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 2006, p. 361-408.

se preocupa de maneira específica com as questões atinentes ao contrato de transporte¹¹⁹, em especial o contrato de transporte marítimo, que será analisado em capítulo à parte.

1.4.3 Código de Defesa do Consumidor

O CDC foi estabelecido pela Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990, como fruto do inciso XXXII, do art. 5º da Constituição Federal, o qual estabelece que “o Estado promoverá, na forma da lei, a defesa do consumidor”, do artigo 170, V, da Constituição Federal, demonstrando de forma expressa a inclusão da defesa do consumidor como um dos princípios gerais da atividade econômica¹²⁰, e do artigo 48 dos Atos das Disposições Constitucionais Transitórias (ADCT)¹²¹.

Para Pacheco¹²² o CDC é um diploma da cidadania, lei consumerista, que é considerada a figura mais importante entre os diplomas infraconstitucionais. Assim, ainda que não exista hierarquia entre as leis, salvo quando em cotejo com a CF, em relação ao resto do ordenamento jurídico, é possível considerar que o CDC possui substancial primazia frente às demais leis, pois elaborado a partir de comandos constitucionais expressos.

Tal entendimento é corroborado, à medida em que no caso de eventual conflito com outra norma, não se falará em regras de solução de conflito aparente de normas, como dispõe a Lei de Introdução ao Código Civil

¹¹⁹ Artigos 730 a 756 do CC.

¹²⁰ Artigo 170 da CF: *A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios: [...] V - defesa do consumidor.*

¹²¹ Artigo 48 dos ADCT: *O Congresso Nacional, dentro de cento e vinte dias da promulgação da Constituição, elaborará código de defesa do consumidor..*

¹²² PACHECO, Paulo Henrique Cremonese. Do Código de Defesa do Consumidor: aspectos relevantes ao Direito Marítimo e ao Direito do Seguro. **Jus Navigandi**, Teresina, a. 7, n. 61, jan. 2003. Disponível em: <<http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=3672>>. Acesso em: 15 mar. 2006.

(LICC), uma vez que sempre prevalecerá a lei consumerista, especialmente porque decorre especificamente de uma política jurídica de um direito fundamental definido pelo constituinte originário.

Em relação ao Direito Marítimo, não se verifica ao longo do CDC disposições expressas regulamentando as atividades desenvolvidas neste âmbito, porém, em consonância aos objetivos dessa pesquisa, observa-se grande conexão entre o CDC e o Direito Marítimo, em especial quando da análise do contrato de transporte. Neste passo, conforme defendido de forma mais profunda adiante, a relação jurídica engendrada entre as partes contratantes pode ser classificada como consumerista, conforme os ditames da Lei n. 8.078/90, pois decorreria da relação entre consumidor e fornecedor, este prestando um serviço àquele, qual seja, serviço de transporte, subsumindo-se as partes nos conceitos dispostos nos artigos 2º e 3º do CDC.¹²³

1.4.4 Tratados

Diversos atos internacionais foram ratificados pelo Brasil no âmbito do Direito Marítimo, e existem diversos outros que, apesar de não ratificados, exercem grande influência do Direito Marítimo Brasileiro. Entre os acordos, tratados e convenções internacionais de interesse atinentes ao Direito

¹²³ Artigo 2º do CDC: *Consumidor é toda pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final. [...] Artigo 3º do CDC: Fornecedor é toda pessoa física ou jurídica, pública ou privada, nacional ou estrangeira, bem como os entes despersonalizados, que desenvolvem atividade de produção, montagem, criação, construção, transformação, importação, exportação, distribuição ou comercialização de produtos ou prestação de serviços. [...] § 2º Serviço é qualquer atividade fornecida no mercado de consumo, mediante remuneração, inclusive as de natureza bancária, financeira, de crédito e securitária, salvo as decorrentes das relações de caráter trabalhista.* (grifo meu)

Marítimo, destacam-se os atos multilaterais ratificados pelo Brasil no âmbito dos Transportes Marítimos e Terrestres,¹²⁴ quais sejam:

- Convenção para Unificação de Certas Regras em Matéria de Assistência e de Salvamento Marítimos e Protocolo de Assinatura. Datada de 23/09/1910, promulgada pelo Decreto nº . 10773 de 18/02/1914.
- Convenção para Unificação de Certas Regras em Matéria de Abalroamento e Protocolo e Assinatura. Datada de 23/09/1910, promulgada pelo Decreto nº 10773 de 18/02/1914.
- Convenção Internacional para Unificação de Certas Regras Relativas aos Privilégios e Hipotecas Marítimas e Protocolo de Assinatura. Datada de 10/04/1926, promulgada pelo Decreto nº. 351 de 01/10/1935.
- Convenção Internacional para Unificação de Certas Regras Concernentes às Imunidades dos Navios do Estado. Datada de 10/04/1926, promulgada pelo Decreto nº. 1126 de 29/09/1936.
- Acordo Relativo aos Barcos – Faróis Tripulados, que se Achem Fora do seu Posto Normal. Datado de 23/10/1930, promulgado pelo Decreto nº . 634 de 11/02/1936.
- Protocolo Adicional à Convenção para Unificação de Certas Regras Concernentes às Imunidades dos Navios de Estado. Datado de 24/05/1934, promulgado pelo Decreto nº. 1126 de 29/09/1936.
- Convenção sobre a regulamentação do tráfego interamericano de veículos automotores (Convenção de Washington). Datada de 15/02/1943, promulgada pelo Decreto nº. 18103 de 19/03/1945.

¹²⁴ MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES. **Atos multilaterais ratificados pelo Brasil no âmbito dos Transportes Marítimos e Terrestres.** Disponível em: <<http://www2.mre.gov.br/dai/transp.htm>>. Acesso em: 22 mar. 2006.

- Acordo entre os Princípios Relativos à Continuação do Controle Combinado da Navegação Mercante. Datado de 05/08/1944, promulgado pelo Decreto nº. 19647 de 22/09/1945.
- Convenção para Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional. Datada de 09/04/1965, promulgada pelo Decreto nº . 80672 de 07/11/1977.
- Convenção sobre Trânsito Viário. (Com reservas aos Artigos 20 par. 2 “a” e “b”; 23 par. 2 a; 41 par. 1 a,b,c [reservas parciais]; Anexo 5 par. 5 c; e Anexo 5 par. 28, 39 e 41 [reservas parciais], UNTS vol. 1042, pg. 17). Datada de 08/1/1968, promulgada pelo Decreto nº. 86714 de 10/12/1981.
- Convênio sobre Transporte Internacional Terrestre e Anexos I, II e III. (Aprovado pela VIII Reunião de Ministros de Obras Públicas e Transportes). Datado de 01/01/1990, promulgado pelo Decreto nº. 99704 de 20/11/1990.
- Acordo de Transporte Fluvial pela Hidrovia Paraguai-Paraná (Porto de Cáceres – Porto de Nova Palmira) Lãs Lemas, Argentina, em 26/06/92. Datado de 26/06/1992, promulgado pelo Decreto nº. 2716 de 10/08/1998.
- Acordo sobre Regulamentação Básica Unificada de Trânsito, entre Brasil, Argentina, Bolívia, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai. Datado de 29/09/1992, promulgado pelo Decreto s/nº. de 03/08/1993.
- Ata de Retificação do Protocolo Adicional sobre Navegação e Segurança ao Acordo de Transporte Fluvial pela Hidrovia Paraguai-Paraná (Porto de Cáceres/Porto de Nova Palmira), entre Brasil, Argentina, Bolívia, Paraguai e Uruguai. Datado de 23/06/1993, pelo Decreto nº. 6058 de 14/05/1999.
- Protocolo Adicional sobre Infrações e Sanções ao Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestres, entre Brasil, Argentina, Bolívia, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai. Datado de 15/04/1994, promulgado pelo Decreto nº. 1704 de 17/11/1994.

- Acordo de Alcance Parcial para Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos, entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai. Datado de 30/12/1994, promulgado pelo Decreto nº. 1797 de 25/01/1996.
- Acordo de Alcance Parcial para Facilitação do Transporte Multimodal de Mercadorias, entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai. Datado de 30/12/1994, promulgado pelo Decreto nº. 1563 de 19/07/1995.
- Acordo sobre o Contrato de Transporte e a Responsabilidade Civil do Transportador no Transporte Rodoviário Internacional de Mercadorias, entre Brasil, Bolívia, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai. Datado de 16/08/1995, promulgado pelo Decreto n. 1866 de 16/04/1996.
- Acordo de Alcance Parcial para Facilitação do Transporte Multimodal de Mercadorias, entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai. Datado de 30/12/1995, promulgado pelo Decreto n. 1563 de 19/07/1995.
- Primeiro Protocolo Adicional ao Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação de Transporte de Produtos Perigosos (AAA.PC/7), entre os Governos do Brasil, Argentina, do Paraguai e Uruguai. Datado de 16/07/1998, promulgado pelo Decreto no. 2866 de 07/12/1998.

Cabe também destacar os atos multilaterais assinados pelo Brasil no âmbito da *International Maritime Organization (IMO)*¹²⁵:

- Convenção sobre a Organização Marítima Consultiva Intergovernamental (IMCO). Atualmente Convenção Relativa à Criação da Organização Marítima Internacional (IMO). Datada de 06/03/1948, promulgada pelo Decreto no. 52493 de 23/09/1963.
- Emendas aos Artigos 17 e 18 da Convenção sobre a Organização Marítima Consultiva Intergovernamental. Datadas de 15/09/1964, promulgadas pelo Decreto no. 64988 de 13/08/1969.

¹²⁵ MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES. **Atos multilaterais assinados pelo Brasil no âmbito da Organização Marítima Internacional.** Disponível em: <<http://www2.mre.gov.br/dai/imo.htm>>. Acesso: em 22 mar. 2006.

- Convenção para a Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional. (FAL-65). Datada de 09/04/1965, promulgada pelo Decreto no. 80672 de 07/11/1977.
- Emenda ao Artigo 28 da Convenção sobre a Organização Marítima Consultiva Intergovernamental. Datada de 28/09/1965, promulgada pelo Decreto no. 64898 de 13/08/1969.
- Convenção Internacional sobre Linhas de Carga (LL-66). Datada de 05/04/1966, promulgada pelo Decreto 66103 de 22/01/1970.
- Protocolo de Emenda à Convenção para Unificação de Certas Regras em Matéria de Assistência e Salvamento Marítimos de 1910. Datado de 27/05/1967, promulgado pelo Decreto no. 87975 de 22/12/1982.
- Convenção Internacional sobre Medida de Arqueamento de Navios, 1969. (*TONNAGE- 69*). Datada de 23/06/1969.
- Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, 1969 (CLC-69). Datada de 29/11/1969, promulga pelo Decreto no. 79437 de 28/03/1977.
- Convenção sobre o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar, 1972 (COLREG-72) e (RIPEAM-72). Datada de 20/10/1972, promulgada pelo Decreto no. 80068 de 02/08/1977.
- Emenda ao Artigo VII da Convenção para Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional, 1965. Datada de 19/11/1973, promulgada pelo Decreto no. 89957 de 12/07/1984.
- Emendas aos Artigos 10, 16, 17, 18, 20, 28, 31 e 32 da Convenção sobre a Organização Marítima Consultiva Intergovernamental. (IMCO) Resolução A.315. Datadas de 17/10/1974, promulgadas pelo Decreto no. 82533 de 01/11/1978.

- Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974. (SOLAS-74). Datada de 01/11/1974, promulgada pelo Decreto no. 87186 de 18/05/1982.
- Emendas à Convenção sobre Organização Marítima Consultiva Intergovernamental, de 1948. (A. 358-IX). (Convenção Relativa à Criação da Organização Marítima Internacional – IMO). Datadas de 14/11/1975, promulgadas pelo Decreto no. 87458 de 16/08/1982.
- Resolução A.400 – X. Emendas à Convenção Marítima Consultiva Intergovernamental. (OMCI). Datada de 17/11/1977, promulgada pelo Decreto no. 144 de 14/06/1991.
- Protocolo de 78 à Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974. (SOLAS PROT- 78). Datado de 17/02/1978, promulgado pelo Decreto no. 92610 de 02/05/1986.
- Convenção Internacional sobre Normas de Treinamento de Marítimos, Expedição de Certificado e Serviço de Quarto, para Marítimos, 1978 (STCW-78). Datada de 07/07/1978, promulgada pelo Decreto no. 89822 de 20/06/1984.
- Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimos (SAR-79). Datada de 27/04/1979, promulgada pelo Decreto no. 85 de 11/04/1991.
- Emendas aos Artigos 17, 18, 20 e 51 da Convenção sobre a Organização Marítima Consultiva Intergovernamental. (Resolução A.450 – MI). Datadas de 15/11/1979, promulgadas pelo Decreto no. 90385 de 30/10/1984.
- Emenda à Convenção Internacional de Linhas de Carga, de 1966. (Resolução A.411-XI). Datada de 15/11/1979.
- Emendas ao Código Internacional para a Construção de Equipamentos de Navios que Transportem Gases Liquefeitos a Granel. Convenção SOLAS-74. Código IGC-Resolução MSC 30 (61). Datadas de 11/12/1992.

- Resolução A. 735 (18). Emendas à Convenção Constitutiva da Organização Marítima Internacional – IMO. Datada de 04/11/1993.

Em relação aos contratos de transporte marítimo, grande parte destes é regulada e contratada segundo o regime das regras de Haia, *International Convention for Unification of Certain Rules to Bill of Ladings*, assinadas na cidade de Bruxelas, em 1924, e emendada por protocolo também assinado em Bruxelas, em 1968, nominado Protocolo de Haia-Visby¹²⁶, mas ainda não ratificados pelo Brasil.

Tais regras trazem em si, entre outras, a fixação da competência para solucionar quaisquer litígios oriundos dos respectivos contratos em países diversos daqueles onde ocorreu a contratação do frete. No caso, grande parte concentra seus foros em países como Estados Unidos ou Canadá, conforme Lamy¹²⁷.

Em capítulo à parte, analisa-se até que ponto tais normas teriam validade perante a legislação brasileira, bem como a imperatividade ou não de submissão dos nacionais contratantes de transporte marítimo a estas regras.

1.5 DIÁLOGO ENTRE AS FONTES DO CÓDIGO CIVIL E DO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR

Em consonância com os ensinamentos de Marques¹²⁸, em face do pluralismo pós-moderno de um Direito com fontes legislativas plúrimas,

¹²⁶ MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES. **Assuntos Internacionais**. Disponível em: <www.mre.gov.br/dai/>. Acesso: em 22 mar. 2006.

¹²⁷ LAMY, Eduardo de Avelar. Contrato de Transporte Marítimo Internacional: Foro e Legislação Aplicável. In: CASTRO, Osvaldo Agripino de. (org.) **Temas Atuais de Direito do Comércio Internacional**. vol. II. Florianópolis: Editora da OAB/SC, 2005, p. 425.

¹²⁸ MARQUES, Cláudia Lima. Diálogo entre o Código de Defesa do Consumidor e o Novo Código Civil: Do “Diálogo das Fontes no Combate às Cláusulas Abusivas”. In: **Revista de Direito do Consumidor**. n. 45. São Paulo: Revista dos Tribunais, jan.mar/2003, p. 71-73.

ressurge a necessidade de coordenação entre as leis no mesmo ordenamento, procurando assim a harmonia e coordenação entre as normas, denotando ao sistema uma eficiência não só hierárquica, mas funcional, deste sistema plural e complexo do direito contemporâneo.

Nesta contemporaneidade, não cabe mais o velho paradigma do conflito de leis, mas sim uma convivência dos paradigmas, havendo por fim a convivência de leis com campos de aplicação diferentes, campos por vezes convergentes e, em geral, diferentes, em um mesmo sistema jurídico, que parece ser agora um sistema plural, fluído, mutável e complexo.

Com a superação de velhos paradigmas, como a abrogação, derrogação e revogação de normas em conflito, ter-se-ia uma coordenação das fontes legislativas, a convivência de normas de um mesmo sistema jurídico, mesmo que diversas em relação a hierarquia, anterioridade e especialidade.

O diálogo das fontes é necessário a fim de permitir a aplicação simultânea, coerente e coordenada de plúrimas fontes legislativas convergentes, pois possuem influências recíprocas, aplicação conjunta ao mesmo tempo e ao mesmo caso complementarmente ou subsidiariamente, permitindo a opção das partes sobre a fonte prevalente ou mesmo permitindo uma opção por uma das leis. Ainda, seria possível optar pela solução mais favorável ao mais fraco da relação no caso concreto.¹²⁹

Diante destes fatores, verificando os possíveis diálogos entre o CC, como lei posterior, geral e hierarquicamente inferior, e o CDC, como lei anterior, especial e hierarquicamente constitucional (pois derivado de mandamento expresso da CF e dos ADCT), classificam-se em três os tipos de diálogos possíveis entre estas fontes¹³⁰:

¹²⁹ MARQUES, Cláudia Lima. Diálogo entre o Código de Defesa do Consumidor e o Novo Código Civil: Do “Diálogo das Fontes no Combate às Cláusulas Abusivas”. In: **Revista de Direito do Consumidor**. n. 45, p. 73-75.

¹³⁰ MARQUES, Cláudia Lima. Diálogo entre o Código de Defesa do Consumidor e o Novo Código Civil: Do “Diálogo das Fontes no Combate às Cláusulas Abusivas”. In: **Revista de Direito do Consumidor**. n. 45, p. 75-77.

1) na aplicação simultânea das duas leis, uma lei pode servir de base conceitual para a outra, especialmente se uma lei é geral e outra especial;

2) na aplicação coordenada das duas leis, uma lei pode complementar a aplicação da outra, a depender de seu campo de aplicação no caso concreto, a indicar a aplicação complementar tanto de suas normas, quanto de seus princípios, no que couber, no que for necessário ou subsidiariamente;

3) há o diálogo das influências recíprocas sistemáticas, como no caso de uma possível redefinição do campo de aplicação de uma lei.

Importante atentar a convergência de princípios entre o CDC e o CC, onde sua base principiológica comum afasta possíveis conflitos entre as duas Leis que visam igualmente à harmonia nas relações civis em geral e nas de consumo ou especiais, sempre primando igualdade ou equidade. Desta forma, ter-se-ia somente conflitos de normas ou antinomias, quando aplicadas a campos comuns no caso concreto, sendo que, em face da convergência de princípios, não se falaria em conflito, mas em diálogo das fontes.¹³¹

A possibilidade de convivência e aplicação conjunta do CDC e do CC é corroborada pelos ditames da LICC, a qual estabelece, no §2º do artigo 2º, que as disposições gerais da lei nova (CC de 2002) não revogam nem modificam a lei anterior (CDC). Ainda, segundo o §1º do artigo 2º da LICC, a lei posterior revogará a anterior quando expressamente declare sua revogação, quando regule inteiramente a matéria que tratava a anterior e quando seja com ela incompatível.

Como o CDC é de aplicação especial e regula a relação entre fornecedor e consumidor ou relação de consumo, este se caracteriza como um Código para agentes diferentes, em relações entre diferentes (um vulnerável, o consumidor e um *expert*, o fornecedor). Já o CC, de aplicação geral, regula toda

¹³¹ MARQUES, Cláudia Lima. Diálogo entre o Código de Defesa do Consumidor e o Novo Código Civil: Do “Diálogo das Fontes no Combate às Cláusulas Abusivas”. In: **Revista de Direito do Consumidor**. n. 45, p. 78.

a relação privada não privilegiada por uma lei especial, disciplinando relações entre iguais. Destarte, não haveria colisão entre estas duas leis, consoante os ditames do artigo 2º da LICC.¹³²

É importante a determinação do campo de aplicação do CDC e do CC, em face da proteção encetada no bojo do CDC ser, mais do que individual, precipuamente coletiva, protegendo a sociedade como um todo, diferentemente das normas do CC, onde prevalece a dimensão individual, o conflito entre as normas seria um conflito de competência, na determinação de qual seria aplicável no caso concreto.

Para tanto, a análise da situação deveria ser focada nos sujeitos da relação (iguais ou desiguais), e no tipo de relação jurídica aperfeiçoada entre as partes (de consumo ou não), como, por exemplo, um contrato. Tanto o CDC quanto o CC disciplinam os contratos, porém, as particularidades do caso concreto determinarão sob a égide de qual destes instrumentos legais será regulado.

Um mesmo contrato, abstratamente, pode ser regulado tanto pelo CC quanto pelo CDC, como a compra e venda, o transporte ou o seguro, caracterizando-se como civil, empresarial ou de consumo. A lei que regulará a relação dependerá não só do tipo de relação, mas também dos atores presentes ou da presença coletiva. Assim, nos dois primeiros casos, se contratos civis puros e empresariais, o CC o regulará prioritariamente. No último caso, no contrato de consumo, o CDC o regulará prioritariamente e só subsidiariamente o CC.¹³³

Aplicação subsidiária significa *tempo e ordem*. Uma lei é aplicada totalmente (ordem de aplicação) e só depois (tempo), no que for necessário e complementar, a outra é chamada a aplicar-se no que couber. [...] neste diálogo de complementaridade e subsidiariedade em antinomias aparentes ou reais entre o CDC e

¹³² MARQUES, Cláudia Lima. Diálogo entre o Código de Defesa do Consumidor e o Novo Código Civil: Do “Diálogo das Fontes no Combate às Cláusulas Abusivas”. In: **Revista de Direito do Consumidor**. n. 45, p. 78-79.

¹³³ MARQUES, Cláudia Lima. Diálogo entre o Código de Defesa do Consumidor e o Novo Código Civil: Do “Diálogo das Fontes no Combate às Cláusulas Abusivas”. In: **Revista de Direito do Consumidor**. n. 45, p. 80-81.

o NCC/2002, as cláusulas gerais do NCC/2002 podem encontrar uso subsidiário ou complementar em caso regulado pelo CDC, se mais favoráveis ao consumidor.¹³⁴

Frente a estes fatores, bem como à não incorporação do CDC ao CC de 2002¹³⁵, verifica-se que a relação de consumo continua regulada pelo CDC, aplicando-se subsidiariamente o CC, o qual também se utiliza de outras fontes legais, como nos contratos de transporte, onde o artigo 732 prevê a subsidiariedade das leis especiais, mesmo se de fonte internacional.

Assim, no contrato de transporte marítimo internacional, podem ser usadas normas do CDC, uma vez caracterizada a relação de consumo, desde que não contrariem as disposições do CC, como dispõe o artigo 732.¹³⁶

Uma vez apresentados os conceitos fundamentais do Direito Marítimo, primordiais para o desenvolvimento da pesquisa, apresenta-se a seguir, no Capítulo 2, o contrato de transporte marítimo internacional.

¹³⁴ MARQUES, Cláudia Lima. Diálogo entre o Código de Defesa do Consumidor e o Novo Código Civil: Do “Diálogo das Fontes no Combate às Cláusulas Abusivas”. In: **Revista de Direito do Consumidor**. n. 45, p. 81-82.

¹³⁵ Artigo 2.043 do CC: Até que por outra forma se disciplinem, continuam em vigor as disposições de natureza processual, administrativa ou penal, constantes de leis cujos preceitos de natureza civil hajam sido incorporados a este Código.

¹³⁶ CASTRO ., Osvaldo Agripino de. **A Aplicação do Código de Defesa do Consumidor ao Contrato de Transporte Marítimo**, p. 13.

CAPÍTULO 2

CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL

O contrato de transporte marítimo pode ser classificado, pelo seu alcance, em contrato de transporte marítimo nacional e internacional.

O transporte marítimo nacional é aquele realizado exclusivamente em águas nacionais, onde o ponto de embarque da mercadoria e o destino estão situados em território do mesmo país, também denominado cabotagem¹³⁷, sendo a legislação aplicável a nacional, haja vista a não interferência de regulamentos estrangeiros no desenvolvimento desta atividade, não havendo dúvidas acerca da possibilidade de aplicação do CDC nestas relações, desde que haja relação de consumo.

Nesse sentido, é relevante a análise dos contratos de transporte marítimo internacional, os quais regulam as relações de transporte marítimo internacional, onde os pontos de embarque da mercadoria e de destino estão situados em países diferentes¹³⁸, sofrendo a influência de instrumentos normativos alienígenas, por vezes sequer internalizados na legislação brasileira. Grande parte desses contratos é aperfeiçoada com a imposição de cláusulas por apenas uma das partes, qual seja a mais forte, o armador ou transportador da mercadoria, de forma que se pretende demonstrar os limites e possibilidades de aplicação do CDC a tais contratos.

O fato de se caracterizar o transporte marítimo como um serviço prestado pelo transportador ao contratante, atribui a este um caráter consumerista, estando tal relação sob o manto dos preceitos protetivos do CDC, em especial quando se atende aos preceitos da teoria maximalista, ora defendida.

¹³⁷ MOURA, Geraldo Bezerra de. **Direito de Navegação em Comércio Exterior**, p. 190.

¹³⁸ MOURA, Geraldo Bezerra de. **Direito de Navegação em Comércio Exterior**, p. 190.

Dessa forma, é importante apresentar de forma pormenorizada o contrato de transporte marítimo.

2.1 CONCEITO

A atividade de transporte exprime movimento, ou seja, “a ação de conduzir ou de levar coisas e pessoas em aparatos adequados, de um lugar a outro, seja por meios próprios, ou através de terceiros e mediante contrato ou gratuitamente.”¹³⁹

Conforme definição de Silva¹⁴⁰, transportar significa “conduzir, mediante contrato, de um lugar para outro, em veículos ou instrumentos apropriados, mercadorias, cargas ou pessoas.”

Verifica-se, em ambos os conceitos, que a atividade transportadora é constantemente permeada pela noção de contrato, pois o aperfeiçoamento da atividade transportadora leva às partes a formalizarem suas obrigações durante a execução do serviço de transporte contratado, considerando-se ainda a existência de interessados na execução deste contrato e de intervenientes que trabalham na formalização do ajuste contratual.¹⁴¹

Diante disto, faz-se necessário conceituar o contrato de transporte, em face de sua importância no desenvolvimento da atividade.

¹³⁹ STOCO, Rui. **Tratado de responsabilidade civil**. 6. ed. rev., atual. e ampl. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2004, p. 281.

¹⁴⁰ SILVA, De Plácido e. **Vocabulário jurídico**, p. 411.

¹⁴¹ LANARI, Flávia de Vasconcellos. **Direito Marítimo: contratos e responsabilidade**, p. 85.

Segundo Ripert¹⁴², o contrato de transporte é a “convenção pela qual uma pessoa se obriga, mediante remuneração, a entregar em outro lugar uma coisa que lhe foi confiada ou a fazer com que uma pessoa percorra determinado itinerário.”

De acordo com Martins¹⁴³, pelo contrato de transporte “uma pessoa ou empresa se obriga a transportar pessoa ou coisa, de um local para outro, mediante o pagamento de um preço.”

O contrato de transporte foi regulamentado de maneira expressa pelo CC, em seu artigo 730, o qual dispõe:

Art. 730. Pelo contrato de transporte alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas.

Portanto, o contrato de transporte obriga o transportador, desde que remunerado, a conduzir ou transportar uma mercadoria (ou pessoa) de um local determinado ao seu destino, também determinado. A obrigação do contratante restringe-se ao pagamento do preço e obediência ao regulamento do transporte ou às normas do contrato.¹⁴⁴

A empresa de transporte, pessoa física ou jurídica, está apta à oferta e à prestação de serviços de deslocamento de pessoas e de mercadorias por via terrestre, aquaviária e ferroviária, mediante contratos celebrados pelos respectivos usuários, revestindo-se para tanto da forma comercial, quer em nome individual, quer em nome coletivo, e assumindo os riscos decorrentes desse empreendimento.¹⁴⁵

Assim, o contrato celebrar-se-á entre o transportador e a pessoa que entrega o objeto (remetente ou expedidor). Salienta-se que o

¹⁴² *apud* MENDONÇA, Fernando. **Direito dos Transportes**, p. 156.

¹⁴³ MARTINS, Fran. **Contratos e obrigações comerciais**. 11 ed. rev. e aum. Rio de Janeiro: Forense, 1990, p. 247.

¹⁴⁴ STOCO, Rui. **Tratado de Responsabilidade Civil**, p. 283.

¹⁴⁵ DINIZ, Maria Helena. **Tratado teórico e prático dos contratos**. São Paulo: Saraiva, 1993, p. 223.

destinatário ou consignatário, a quem a mercadoria será expedida, não é contratante, embora eventualmente tenha alguns deveres e até mesmo direitos contra o transportador.¹⁴⁶

Como destaca Castro Júnior¹⁴⁷,

o Código Comercial brasileiro e o Código de Defesa do Consumidor não fazem nenhuma referência expressa ao contrato de transporte marítimo, devendo-se ressaltar que esse não deve ser confundido com contrato de compra e venda internacional, embora geralmente, para ser efetivada, a compra e venda internacional envolva um contrato de transporte marítimo. Além disso, o Código Comercial só menciona o contrato de fretamento, pois no passado adotava-se o princípio de que o armador fretava um espaço a bordo do seu navio para que o proprietário das mercadorias o usasse para transportar as mesmas.

Assim, o conceito trazido pelo CCom deve ser interpretado com cautela, pois o contrato de fretamento, diversamente do contrato de transporte, concede o uso total ou parcial do navio¹⁴⁸, enquanto que o objeto do contrato de transporte é transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas.

2.2 NATUREZA JURÍDICA

Frente ao caráter complexo do contrato de transporte marítimo, como alerta Martins¹⁴⁹, procurou-se incluí-lo entre os contratos de locação de serviços, uma vez que, na essência, encontra-se a locação de serviço, na qual uma pessoa ou empresa se obriga a conduzir coisa.

¹⁴⁶ DINIZ, Maria Helena. **Tratado teórico e prático dos contratos**, p. 223.

¹⁴⁷ CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de. **A Aplicação do Código de Defesa do Consumidor ao Contrato de Transporte Marítimo**, p. 4.

¹⁴⁸ VITRAL, Waldir. **Manual de Direito Marítimo**, p. 169.

¹⁴⁹ MARTINS, Fran. **Contratos e obrigações comerciais**, p. 244.

Também, poderia ser caracterizado como contrato de depósito, fundado no fato da pessoa ou empresa encarregada de transportar a coisa recebê-la, incumbindo-se de guardá-la até que seja entregue ao destinatário, obrigação semelhante ao depositário.¹⁵⁰

O contrato de transporte deixou de ser simples modalidade de locação de serviços, nem tampouco se confunde com o depósito, para se constituir, na realidade, em uma relação contratual autônoma, sujeita a normas próprias¹⁵¹, em que há regras concernentes ao depósito (guarda de coisa para entrega ao destinatário) e à prestação de serviços (transporte de coisa de um lugar para outro), mas que se caracteriza por assumir o transportador essas obrigações conjuntamente, com peculiaridades que não se enquadram naqueles outros contratos.¹⁵²

2.3 CLASSIFICAÇÃO

Em relação à classificação do contrato de transporte, utiliza-se a empregada por Mendonça¹⁵³, que classifica o contrato de transporte como:

- Consensual, pois se torna perfeito desde o momento em que há o acordo de vontades entre transportador e o remetente, onde sua execução inicia-se com a entrega da coisa a transportar.
- Bilateral, por que desde sua conclusão gera obrigações para ambas as partes.
- Oneroso, onde ambas as partes visam vantagens.

¹⁵⁰ MARTINS, Fran. **Contratos e obrigações comerciais**, p. 244.

¹⁵¹ GOMES, Orlando. **Contratos**. Rio de Janeiro: Forense, 1973, p. 17.

¹⁵² MARTINS, Fran. **Contratos e obrigações comerciais**, p. 244.

¹⁵³ MENDONÇA, Fernando. **Direito dos Transportes**, p. 157-158.

- Nominado, possuindo regulamentação legal, com denominação própria; de duração, em face do cumprimento da obrigação de transportar não se realizar em um só momento, mas se prolongando no tempo, continuamente.
- Comutativo, quando as partes sabem as prestações a que se obrigam, não dependendo de evento futuro.
- Não-solene, pois não depende de formalidade especial para sua conclusão.

Como negócio jurídico bilateral, a formação do contrato compõe-se de declarações convergentes, recíprocas, de vontades emitidas pelas partes, para a produção de efeitos jurídicos específicos.¹⁵⁴

Diante disto, na formação do contrato de transporte, interferem 3 pessoas: a pessoa que entrega a mercadoria para ser transportada (remetente ou expedidor); a pessoa que recebe a mercadoria, incumbida de transportá-la (transportador); e a pessoa a quem a mercadoria é destinada, cabendo recebê-la (destinatário).¹⁵⁵

Como destaca Martins¹⁵⁶, “das pessoas que intervêm no transporte de mercadorias, somente são partes integrantes do contrato o remetente ou carregador e o transportador ou condutor. O destinatário é apenas a pessoa a quem a mercadoria é enviada, não se envolvendo, assim, na feitura do contrato.”

Mendonça¹⁵⁷ inclui entre os intervenientes no contrato de transporte o comissário de transporte, o qual se obriga a fazer transportar a mercadoria, porém não realizando pessoalmente o transporte, mas através de outras pessoas.

¹⁵⁴ GOMES, Orlando. **Contratos**, p. 17.

¹⁵⁵ MOURA, Geraldo Bezerra de. **Direito de Navegação em Comércio Exterior**, p. 197-198.

¹⁵⁶ MARTINS, Fran. **Contratos e obrigações comerciais**, p. 260.

¹⁵⁷ MENDONÇA, Fernando. **Direito dos Transportes**, p. 158.

Por sua vez, Lanari¹⁵⁸ caracteriza como interveniente no contrato de transporte, além do remetente, do transportador, do comissário de transporte e do destinatário, o “domiciliatário – pessoa indicada no conhecimento de transporte para informar ao transportador, se necessário, sobre o destinatário da mercadoria, pois com a circulação do conhecimento isso pode se tornar difícil de saber.”

A inclusão de uma pessoa responsável a informar, ao transportador, sobre o destinatário da mercadoria faz-se necessário à medida que, em face do desenvolvimento do comércio internacional, o transporte marítimo passou a ser utilizado amplamente, haja vista possibilitar trocas comerciais em grande escala, devido à ampla capacidade de movimentação de cargas dos veículos empregados neste modal, sendo utilizado em 90% das operações de exportação e importação¹⁵⁹.

Tal característica induz aos transportadores buscar meios rápidos e seguros na formalização do negócio, na qual o contrato de transporte marítimo, com todas as cláusulas atinentes a espécie, passa a ser evidenciado pelo conhecimento de embarque¹⁶⁰, conhecimento de transporte¹⁶¹, conhecimento de frete¹⁶² ou conhecimento de carga¹⁶³.

¹⁵⁸ LANARI, Flávia de Vasconcellos. **Direito Marítimo: contratos e responsabilidade**, p. 87.

¹⁵⁹ GILBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e prática do direito marítimo**, p. 331.

¹⁶⁰ GILBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e prática do direito marítimo**, p. 199.

¹⁶¹ MENDONÇA, Fernando. **Direito dos Transportes**, p. 159.

¹⁶² GOMES, Carlos Rubens Caminha. **Direito Comercial Marítimo**. Rio de Janeiro: Rio Editora, 1978, p. 144.

¹⁶³ Artigo 494 a 496, do Decreto nº 4.543, de 26 de dezembro de 2002.

2.4 CONHECIMENTO DE CARGA

O conhecimento de carga, diante de sua utilização em nível internacional, possui terminologia em língua estrangeira, sendo largamente utilizado o termo *bill of lading* (BL) no transporte marítimo internacional.¹⁶⁴

Sempre que houver um contrato de transporte, haverá a expedição do conhecimento de carga¹⁶⁵, sendo emitido pelas empresas de navegação, proprietárias ou armadoras das embarcações, a quem cabe as obrigações e prerrogativas estabelecidas pelo CCom nos artigos 576 a 583 e 585 a 589.¹⁶⁶

Ocorre que, além das partes enumeradas acima como integrantes e intervenientes no contrato de transporte marítimo, há casos onde a contratação do transporte é efetivada junto a empresas intermediárias, denominadas *Freight Forwarders* (Agentes Transitários), e *Non Vessel Operator and Common Carrier* (NVOCC – Operador de Transporte Marítimo Sem Embarcação), sendo o conhecimento de carga emitido por estas, porém, a emissão efetuada por estes intervenientes desvirtua o documento, não sendo considerado assim conhecimento de carga em sentido estrito, especialmente no que diz respeito à caracterização como título de crédito¹⁶⁷ deste documento.

O *Freight Forwarder* é conhecido como a pessoa física ou jurídica que providencia o transporte marítimo de carga de terceiros, mediante remuneração, atuando geralmente por conta e ordem do embarcador. O NVOCC surge quando algumas empresas controladoras de grandes volumes de cargas,

¹⁶⁴ Frente à diversidade de modais de transporte, os conhecimentos de carga pertinentes a cada uma destas recebe denominações próprias. Conhecimento de Carga Marítimo: *Bill of Lading*; Conhecimento de Carga Aéreo: *Air Way Bill*; Conhecimento de Carga Rodoviário: CRT. Conhecimento de Carga Ferroviário: *Rail Way Bill*. In: GARCIA, Luiz Martins. **Exportar: rotinas e procedimentos**. São Paulo: Aduaneiras, 2007, p. 110.

¹⁶⁵ GOMES, Carlos Rubens Caminha. **Direito Comercial Marítimo**, p. 145.

¹⁶⁶ GILBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e prática do direito marítimo**, p. 200.

¹⁶⁷ Ver item 2.5.1

mas sem navios, afretam de armadores-proprietários navios para transportarem as cargas por eles controladas.¹⁶⁸

Com o incremento das cargas contêinerizadas, os armadores de linhas regulares encontram nos *NVOCC* uma forma de perfectibilizar a utilização dos espaços de seus navios, com conseqüente diminuição de custos fixos, incentivando a criação de novos *NVOCCs*, através de contratos de afretamento de espaço (*slot charters*) de seus navios, ou seja, afretamento de espaço no atacado, para que os *NVOCCs* vendam-nos no varejo para transporte.¹⁶⁹

Tanto o *Freight Forwarder* quanto o *NVOCC* emitem seus próprios conhecimentos de carga, responsabilizando-se perante o embarcador das mercadorias como efetivo transportador, porém não executará o transporte pessoalmente.

No entanto, há uma distinção entre o conhecimento de embarque emitido pelo efetivo transportador marítimo, o armador proprietário, (*Master Bill of Lading*) e aquele emitido pelo *Freight Forwarder* e pelo *NVOCC*, quando não executa o transporte pessoalmente (*House Bill of Lading*), tanto do ponto de vista da aplicação de regras internacionais, quanto da aplicação das normas de direito interno. Na prática, ambos apenas intermedeiam a obtenção de carga entre o efetivo transportador e o embarcador.

Assim, o documento de transporte emitido não deve ser entendido como conhecimento de embarque, no sentido estrito do termo, por não possuir os requisitos de título de crédito. Em verdade, tal documento não passa de nota de consignação, haja vista que o contrato de transporte é efetivado, na realidade, entre a empresa de transporte e a empresa intermediária (*Freight Forwarder/NVOCC*), não sendo, do ponto de vista legal, o documento emitido

¹⁶⁸ SALGUES, Oto. **Freight Forwarder, NVOCC e o House Bills Of Lading**. Disponível em <<http://www.salgues.com.br/vartigos.php?cod=20>>. Acesso em: 15 set. 2006.

¹⁶⁹ SALGUES, Oto. **Freight Forwarder, NVOCC e o House Bills Of Lading**. Disponível em <<http://www.salgues.com.br/vartigos.php?cod=20>>. Acesso em: 15 set. 2006.

pelos intermediários um conhecimento de carga, pois não é caracterizado como transportador e não pode emitir tal instrumento.¹⁷⁰

Observa-se, também, que raramente os *House Bill of Ladings* identificam o transportador que executa o transporte. Na melhor das hipóteses referem-se apenas ao navio transportador, confirmando que a carga foi embarcada.¹⁷¹

2.4.1 Histórico do Conhecimento de Carga

Historicamente, o conhecimento de carga cumpria a simples função de recibo de mercadorias consignadas ao capitão para o transporte.¹⁷² Nos primeiros tempos da Idade Média, quando os carregadores embarcavam conjuntamente com as mercadorias para acompanhá-las durante a viagem, bastava a eles que seu direito sobre as mercadorias fosse provado pelo registro de bordo, que tinha fé pública.¹⁷³

Com o desenvolvimento do transporte marítimo comercial, os carregadores, que acompanhavam as mercadorias, passaram a delegar às pessoas residentes no local de destino o cumprimento das operações com as mercadorias, surgindo daí a necessidade de um documento capaz de reconhecer o direito sobre as mercadorias transportadas, habilitando seu portador, ou quem nominalmente constava no conhecimento como destinatário a retirá-las. Nasce, assim, o conhecimento de carga.¹⁷⁴

¹⁷⁰ SALGUES, Oto. **Freight Forwarder, NVOCC e o House Bills Of Lading**. Disponível em <<http://www.salgues.com.br/vartigos.php?cod=20>>. Acesso em: 15 set. 2006.

¹⁷¹ SALGUES, Oto. **Freight Forwarder, NVOCC e o House Bills Of Lading**. Disponível em <<http://www.salgues.com.br/vartigos.php?cod=20>>. Acesso em: 15 set. 2006.

¹⁷² GILBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e prática do direito marítimo**, p. 199.

¹⁷³ LACERDA, José Cândido Sampaio de. **Curso de Direito Privado da Navegação**, p. 176.

¹⁷⁴ GILBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e prática do direito marítimo**, p. 199.

2.4.2 Funções do Conhecimento de Carga

O conhecimento de carga possui como funções servir de recibo das mercadorias, fazendo prova que as mesmas foram embarcadas ou foram recebidas para embarque a bordo de determinado navio e a obrigação de entregá-las no lugar do destino, prova a propriedade das mercadorias nele descritas, reputa-se, quando emitido à ordem, título de crédito, negociável por meio de endosso, inclusive pignoratício e serve como evidência dos termos e condições do transporte acordados entre o armador e o embarcador.¹⁷⁵

Ainda, destaca-se como função do conhecimento de carga:

- 1) obriga a pronta entrega das mercadorias mediante sua apresentação;
- 2) exime das mercadorias, nele descritas, de medidas como o arresto, seqüestro, penhora ou qualquer embargo judicial por fato, dívida, falência ou outra causa estranha ao seu atual dono;
- 3) é suscetível dessas medidas judiciais por fatos relacionados ao seu atual dono;
- 4) constitui prova plena absoluta entre todas as partes na carga e frete entre elas e seguradores.¹⁷⁶

Como todo o mecanismo do Comércio Marítimo internacional se baseia no conhecimento de carga¹⁷⁷, tem-se que, dentre as funções enumeradas, consideram-se como principais: servir de recibo da mercadoria entregue; representar o contrato de transporte; e ser um título de

¹⁷⁵ GILBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e prática do direito marítimo**, p. 200.

¹⁷⁶ GILBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e prática do direito marítimo**, p. 200.

¹⁷⁷ GOMES, Carlos Rubens Caminha. **Direito Comercial Marítimo**, p. 146.

crédito¹⁷⁸. Em relação à caracterização como título de crédito, discorrer-se-á mais detalhadamente sobre este ponto no próximo item.

2.4.3 Título de crédito

O conhecimento de carga é um título de crédito representativo da mercadoria nele descrita.¹⁷⁹

Como define Vivante¹⁸⁰, título de crédito “é o documento necessário ao exercício do direito literal e autônomo nele contido”, sendo o conceito apresentado aceito pela unanimidade da doutrina.

Os títulos de crédito são documentos representativos de obrigações pecuniárias, não se confundindo com a obrigação, mas sim, a representando. O título de crédito é, antes de tudo, um documento, no qual se materializa e se incorpora a promessa da prestação futura a ser realizada pelo devedor, em pagamento da prestação atual realizada pelo credor.¹⁸¹

Para Coelho¹⁸² três são as características que distinguem os títulos de crédito dos demais documentos representativos de direitos e obrigações: primeiramente o fato dele referir-se unicamente a relações creditícias; posteriormente por sua facilidade na cobrança do crédito em juízo; e, finalmente, pela fácil circulação e negociação do direito nele contido.

Os títulos de crédito classificam-se em próprios ou impróprios, sendo os primeiros os que se originam de operações de crédito, e os

¹⁷⁸ GILBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e prática do direito marítimo**, p. 200.

¹⁷⁹ GILBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e prática do direito marítimo**, p. 201.

¹⁸⁰ *apud* MENDONÇA, Fernando. **Direito dos Transportes**, p. 173.

¹⁸¹ MIRANDA, Maria Bernadete. **Comentários aos títulos de crédito no novo código civil**: Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Disponível em <<http://www.direitobrasil.adv.br/artigos/artigo15.pdf>>. Acesso em: 06 mar. 2007.

¹⁸² COELHO, Fábio Ulhoa. **Curso de Direito Comercial**. São Paulo: Saraiva, 2000, p. 72.

segundos aqueles que conferem direito real, direito à prestação de um serviço ou à condição de sócio.¹⁸³

Como o conhecimento de carga não tem por negócio subjacente uma operação de crédito, caracteriza-se como título impróprio, que assegura ao seu legítimo proprietário o direito de exigir a prestação de um serviço, qual seja, de transporte.¹⁸⁴

Conforme classificação de Bulgarelli¹⁸⁵, os requisitos essenciais dos títulos de crédito são a cartularidade, a autonomia e a literalidade, estando, desta forma, os conhecimentos de carga, sujeitos a tais princípios.

A cartularidade exprime a necessidade de sua apresentação para o exercício dos direitos correspondentes¹⁸⁶. Já a autonomia significa que os direitos e obrigações advêm do título, onde cada obrigação que deriva do título é autônoma em relação às demais¹⁸⁷. Por seu turno, a literalidade representa a validade do título de crédito exatamente na medida neles declarada.¹⁸⁸

Como título de crédito, o conhecimento de carga está sujeito às regras de circulação naturais desses títulos, sendo, por natureza, um título à ordem, isto é, um título cuja propriedade pode transferir-se por simples declaração (endosso), no verso, do destinatário e pode assumir, também, o caráter de título ao portador, ou seja, de um título cuja transferência se faz mediante simples tradição, sendo seu proprietário aquele que detiver.¹⁸⁹

Contudo, em relação à disciplina dos conhecimentos de carga, aqueles caracterizados como títulos à ordem, também denominados

¹⁸³ MENDONÇA, Fernando. **Direito dos Transportes**, p. 173.

¹⁸⁴ MENDONÇA, Fernando. **Direito dos Transportes**, p. 174.

¹⁸⁵ BULGARELLI, Waldirio. **Títulos de crédito**. São Paulo: Atlas, 1998, p. 56.

¹⁸⁶ MENDONÇA, Fernando. **Direito dos Transportes**, p. 173.

¹⁸⁷ REQUIÃO, Rubens. **Curso de Direito Comercial**. Vol. 2. São Paulo: Saraiva, 1995, p. 291.

¹⁸⁸ ALMEIDA, Amador Paes de. **Teoria e Prática dos Títulos de Crédito**. 25. ed. rev. São Paulo: Saraiva, 2006, p. 8.

¹⁸⁹ MARTINS, Fran. **Contratos e obrigações comerciais**, p. 259.

conhecimentos nominativos (*Straight Bill of Lading*), podem ser à ordem e não à ordem, sendo permitido o endosso somente nos conhecimentos à ordem (*Order Bill of Lading*).

Conhecimento nominativo não à ordem não pode ser endossado, ainda que a mercadoria possa ser negociada.¹⁹⁰ A transmissão do conhecimento nominativo não à ordem é feita segundo as regras do CC para a cessão de créditos e direitos, notificando-se o transportador sobre a transferência. Pelo fato de não ser transferível por endosso, para sua identificação, são carimbadas no documento as palavras *Non Negotiable*.¹⁹¹

Se transferível, a negociação do conhecimento equivale à negociação da própria carga, permitindo desta forma a circulação da propriedade da mercadoria, podendo ser vendida quando embarcada, a bordo, ainda em viagem, pela passagem do conhecimento de uma mão para outra, devidamente endossado quando necessário.¹⁹²

Cabe esclarecer que o endosso consiste na transferência de propriedade de um título nominativo com cláusula à ordem pela simples assinatura do proprietário do título no verso deste, podendo com essa assinatura o destinatário especificar o nome da pessoa a quem é feita a transferência ou deixar de fazê-lo. Naquele, tem-se o denominado endosso em preto. Neste, o endosso em branco.¹⁹³

A pessoa dona da mercadoria que deseja transferir a propriedade por endosso é denominada endossante ou endossador. A pessoa para quem é transferida a propriedade da mercadoria é o endossado ou endossatário. O primeiro endossante deve ser o expedidor ou o consignatário. O

¹⁹⁰ GOMES, Carlos Rubens Caminha. **Direito Comercial Marítimo**, p. 242.

¹⁹¹ GILBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e prática do direito marítimo**, p. 203.

¹⁹² GILBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e prática do direito marítimo**, p. 201.

¹⁹³ MARTINS, Fran. **Contratos e obrigações comerciais**, p. 260.

endosso em branco transforma o conhecimento nominativo em conhecimento ao portador.¹⁹⁴

Normalmente, o original do conhecimento de carga apresenta a expressão original, sendo considerado igualmente original quando não houver qualquer outra indicação.¹⁹⁵

Frequentemente são emitidos mais de um original, de igual teor, quando o remetente ou o consignatário torna-se responsável pelos originais negociáveis, respondendo pela utilização de qualquer um deles, onde a apresentação de um original é suficiente para retirada da mercadoria junto ao transportador, tornando sem efeito os demais originais.¹⁹⁶

Desta forma, é comum os emitentes lançarem, no contexto do conhecimento de carga, o número de originais emitidos, gravando-os, em alguns casos, com as expressões primeiro original, segundo original, ou terceiro original.¹⁹⁷

Em caso de extravio ou perda do conhecimento negociável, qualquer interessado poderá avisar a empresa transportadora, no destino, sobre tal fato, para que esta retenha a mercadoria no intuito de entregá-la a quem de direito. Se o aviso for dado pelo remetente ou pelo destinatário, deve a empresa, para salvaguardar sua responsabilidade, dar aviso público, pela imprensa, por três vezes, só entregando a mercadoria ao que a notificou, se não houver reclamação.¹⁹⁸

Havendo reclamação, a mercadoria não será entregue, devendo realizar-se especial procedimento para averiguação do verdadeiro

¹⁹⁴ GOMES, Carlos Rubens Caminha. **Direito Comercial Marítimo**, p. 243.

¹⁹⁵ COIMBRA, Delfim Bouças. **O conhecimento de carga no transporte marítimo**. São Paulo: Aduaneiras, 1997, p. 15.

¹⁹⁶ COIMBRA, Delfim Bouças. **O conhecimento de carga no transporte marítimo**, p. 15.

¹⁹⁷ COIMBRA, Delfim Bouças. **O conhecimento de carga no transporte marítimo**, p. 15.

¹⁹⁸ GOMES, Carlos Rubens Caminha. **Direito Comercial Marítimo**, p. 243.

proprietário. Quando a falta do conhecimento recair sob conhecimento não-negociável, a entrega da mercadoria se fará sob recibo do destinatário, ou de quem legalmente o represente, passado em impresso próprio, junto às provas de identidade necessárias, podendo ser pedido o abono de firma comercial ou de pessoa reconhecidamente idônea.¹⁹⁹

Do recibo, constará obrigatoriamente cláusula de garantia²⁰⁰ para a empresa, contra possível apresentação posterior do conhecimento e reclamação da carga, tornando a entrega das mercadorias nessas condições o conhecimento sem nenhum valor para empresa.²⁰¹

2.5 OBRIGAÇÕES DAS PARTES NO CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO

Devido à sua natureza bilateral, o contrato de transporte cria obrigações para os contratantes (transportador e expedidor), isto é, em termos de direitos recíprocos para ambas as partes.²⁰² Assim, o contrato de transporte gerará²⁰³:

1º) Obrigações ao remetente ou expedidor de:

¹⁹⁹ GOMES, Carlos Rubens Caminha. **Direito Comercial Marítimo**, p. 243.

²⁰⁰ Também denominada Carta de Garantia ou *Letter of Indemnity*. In: BANCO DO BRASIL. **Vocabulário de Câmbio e Comércio Exterior**. Disponível em <<http://www.bb.com.br/appbb/portal/on/intc2/info/VocbDeCambioL.jsp>>. Acesso em: 03 mar. 2007.

²⁰¹ MARTINS, Fran. **Contratos e obrigações comerciais**, p. 260.

²⁰² MOURA, Geraldo Bezerra de. **Direito de Navegação em Comércio Exterior**, p. 201.

²⁰³ DINIZ, Maria Helena. **Tratado teórico e prático dos contratos**, p. 234-241.

- Entregar a mercadoria que deverá ser transportada, marcando a execução do contrato.²⁰⁴
- Pagar o frete nos modos e condições avençadas, porque ele representa a contraprestação pelo serviço realizado pelo transportador. O frete será ajustado entre as partes²⁰⁵, sendo que o preço poderá ser pago antes da execução do transporte, caso em que se terá o frete pago (*freight prepaid*), ou depois de executado o transporte, configurando-se o frete a pagar (*freight collect*).²⁰⁶
- Acondicionar bem a mercadoria entregue para o transporte, para que possa ser transportada sem perigo de perda ou deterioração.²⁰⁷
- Declarar a natureza e o valor das mercadorias entregues em invólucros fechados, isto porque, quando o remetente entrega os objetos ao

²⁰⁴ Estabelece o artigo 750 do CC que “A responsabilidade do transportador, limitada ao valor constante do conhecimento, começa no momento em que ele, ou seus prepostos, recebem a coisa; termina quando é entregue ao destinatário, ou depositada em juízo, se aquele não for encontrado.”

²⁰⁵ Em relação à determinação do responsável pela contratação do transporte internacional e pagamento do frete, ver item *Incoterm*.

²⁰⁶ DINIZ (**Tratado teórico e prático dos contratos**, p. 233), classifica ainda o frete em: a) *a vencer*, em que as partes estipulam pagá-lo de forma diluída no tempo, p.e., a cada três meses, mediante apresentação da fatura; b) *aberto*, cobrado para transporte de mercadorias de difícil manipulação por exigirem despesas nas operações de estiva e desestiva, por serem utilizados navios que transportam mercadorias específicas ou cargas a granel; c) *ad valorem*, se a mercadoria possuir alto valor comercial; d) *básico*, se o preço for estabelecido pelas conferências, sendo publicado periodicamente o valor das tarifas, cujo cálculo levará em conta o tipo de carga, os documentos de praxe etc.; e) *morto (dead freight)*, se o frete combinado entre as partes no fretamento tiver de ser pago mesmo que a mercadoria não seja entregue para embarque pelo afretador no prazo estipulado; f) *de retorno (back freight)*, concedido pelas conferências em caso de fretamento para transportar a mercadoria de volta a sua origem, se enviada, p.e., para amostra; g) *pro rata*, se vários forem os consignatários, será dividido o frete pelo valor da mercadoria ou pela tonelagem transportada; h) *global (lump sum freight)*, se incluir todas as despesas de transporte, inclusive as de estiva e de desestiva; i) *vencido*, se decorrente do não-pagamento do frete a vencer quando apresentado para cobrança, no prazo avençado; assim vencido e não pago servirá de título para cobrança judicial, incidindo em juros e outros ônus oriundos da dívida.

²⁰⁷ Conforme determina o artigo 746 do CC, “Poderá o transportador recusar a coisa cuja embalagem seja inadequada, bem como a que possa pôr em risco a saúde das pessoas, ou danificar o veículo e outros bens.”

transportador, este se responsabilizará pela perda total ou parcial, furto ou avaria que venham a sofrer durante o transporte.^{208 209}

- Correr os riscos oriundos de vício próprio da coisa, de caso fortuito ou força maior. Logo, o condutor estará isento dessa responsabilidade, mas deverá provar que os prejuízos provieram desses fatos, sem culpa sua. Se forem culpados pelos danos o remetente e o transportador, a responsabilidade será distribuída proporcionalmente entre ambos.
- Expedir *delivery-order*. Assim, por exemplo, se as mercadorias forem embarcadas com um único conhecimento, e seu proprietário, após a partida do navio, pretender que sejam entregues a vários destinatários, deverá expedir uma ordem de entrega (*delivery-order*) ao transportador, para que este possa cumprir o determinado, fracionando o conhecimento, convidando-o a entregar à ordem de uma pessoa designada parte da mercadoria a que se refere o conhecimento. O criador das *delivery-orders* dirigirá-se ao transportador, seu agente, ou consignatário do navio, avisando que a carga deverá ser repartida entre as pessoas indicadas.

2º) Deveres ao transportador de:

- Receber, transportar e entregar as mercadorias no tempo e no lugar convencionados.²¹⁰
- Transportar as mercadorias com diligência, tomando todas as providências necessárias para que não se deteriorem, sob pena de responder por qualquer dano que vierem a sofrer enquanto estiverem sob seus cuidados,

²⁰⁸ O parágrafo único do artigo 744 do CC prescreve que “O transportador poderá exigir que o remetente lhe entregue, devidamente assinada, a relação discriminada das coisas a serem transportadas, em duas vias, uma das quais, por ele devidamente autenticada, ficará fazendo parte integrante do conhecimento.”

²⁰⁹ De acordo com o artigo 747 do CC, caso a mercadoria esteja desacompanhada dos documentos exigidos para o transporte, ou cujo transporte ou comercialização não sejam permitidos, o transportador deverá obrigatoriamente recusar a mercadoria.

²¹⁰ Artigo 749 do CC, 1ª alínea: “O transportador conduzirá a coisa ao seu destino, tomando todas as cautelas necessárias para mantê-la em bom estado e entregá-la no prazo ajustado ou previsto.” (grifo meu).

exceto se resultante de vício intrínseco da coisa, caso fortuito ou força maior.²¹¹

- Expedir o conhecimento do frete ou de carga.²¹²
- Seguir o itinerário ajustado, sob pena de responder por perdas e danos, exceto se o caminho for intransitável ou oferecer maiores riscos.
- Aceitar a variação de consignação, ou seja, a mudança da pessoa a quem a mercadoria deverá ser entregue, podendo também ser alterado seu destino, fazendo-a entregar em local diverso do anteriormente combinado. A suspensão da entrega ou alteração do próprio destino da carga denomina-se *right of stoppage in transitu*, sendo que nos casos de alterações de destino, o transportador poderá exigir o ajuste do frete.
- Se não houver acordo, este só será obrigado a entregar a coisa no local de destino designado. Esta regra é importante para o vendedor, pois, em caso de não-pagamento do comprador, o trânsito da mercadoria pode ser interrompido e o vendedor pode apossar-se da mercadoria em razão do direito de seqüela, já que ainda é o proprietário da mercadoria transportada. O transportador, notificado do fato, ficará, então, obrigado a entregá-la ao vendedor, que arcará com todas as despesas.²¹³
- Assumir a responsabilidade pelas perdas, furtos ou avarias nas mercadorias transportadas, exceto se oriundas de vício próprio, força maior ou caso fortuito. Deverá pagar, em caso de perda ou furto, indenização equivalente ao valor da mercadoria constante no conhecimento, sendo que só se responsabilizará nas mercadorias enumeradas no conhecimento. Se

²¹¹ Artigo 749 do CC, 2ª alínea: “O transportador conduzirá a coisa ao seu destino, *tomando todas as cautelas necessárias para mantê-la em bom estado* e entregá-la no prazo ajustado ou previsto.” (grifo meu).

²¹² Artigo 744, *caput*, do CC: “Ao receber a coisa, o transportador emitirá conhecimento com a menção dos dados que a identifiquem, obedecido o disposto em lei especial.”

²¹³ Segundo o estabelecido no artigo 748 do CC: “Até a entrega da coisa, pode o remetente desistir do transporte e pedi-la de volta, ou ordenar seja entregue a outro destinatário, pagando, em ambos os casos, os acréscimos de despesa decorrentes da contra-ordem, mais as perdas e danos que houver.”

houver avaria, a indenização será proporcional à depreciação sofrida. A responsabilidade do transportador começa a partir do momento em que receber as mercadorias, terminando com sua entrega ao destinatário ou seu depósito em juízo, se aquele não foi encontrado.²¹⁴

- Não se eximir da responsabilidade de entregar as mercadorias que lhe foram confiadas, mesmo que haja cláusula de não-responsabilidade, que se reputará não-escrita.²¹⁵
- Solicitar instruções ao remetente, se o transporte não puder ser feito ou sofrer longa interrupção.²¹⁶
- Informar o remetente, se vier a depositar a coisa em juízo ou vendê-la, no caso de perdurar o motivo que impossibilite o seu transporte, não recebendo do remetente instruções que pedira a esse respeito.²¹⁷
- Depositar a mercadoria em juízo ou vendê-la, no caso de dúvida acerca de quem seja o destinatário.²¹⁸

3^o) Direitos ao remetente de:

²¹⁴ Artigo 750 do CC: “A responsabilidade do transportador, limitada ao valor constante do conhecimento, começa no momento em que ele, ou seus prepostos, recebem a coisa; termina quando é entregue ao destinatário, ou depositada em juízo, se aquele não for encontrado.”

²¹⁵ Artigo 754 do CC: “As mercadorias devem ser entregues ao destinatário, ou a quem apresentar o conhecimento endossado, devendo aquele que as receber conferi-las e apresentar as reclamações que tiver, sob pena de decadência dos direitos.”

²¹⁶ Artigo 753 do CC: “Se o transporte não puder ser feito ou sofrer longa interrupção, o transportador solicitará, incontinenti, instruções ao remetente, e zelará pela coisa, por cujo perecimento ou deterioração responderá, salvo força maior.”

²¹⁷ Artigo 753 do CC, §1^o a §3^o: “§ 1^o Perdurando o impedimento, sem motivo imputável ao transportador e sem manifestação do remetente, poderá aquele depositar a coisa em juízo, ou vendê-la, obedecidos os preceitos legais e regulamentares, ou os usos locais, depositando o valor. [...] § 2^o Se o impedimento for responsabilidade do transportador, este poderá depositar a coisa, por sua conta e risco, mas só poderá vendê-la se perecível. [...] § 3^o Em ambos os casos, o transportador deve informar o remetente da efetivação do depósito ou da venda.”

²¹⁸ Artigo 755 do CC: “Havendo dúvida acerca de quem seja o destinatário, o transportador deve depositar a mercadoria em juízo, se não lhe for possível obter instruções do remetente; se a demora puder ocasionar a deterioração da coisa, o transportador deverá vendê-la, depositando o saldo em juízo.”

- Variar a consignação, antes da entrega da mercadoria ao destinatário (*right of atoppage in transitu*)
- Receber indenização por furto, perda ou avaria do transportador que aceitou a expedição ou de qualquer transportador intermediário, desde que se prove que o dano se verificou quando o objeto estava sob seus cuidados.

4^o) Direitos ao transportador de:

- Reter a mercadoria até receber o frete, podendo até vendê-la para se pagar com o produto.
- Ter privilégio especial, em caso de falência do remetente que não puder pagar o frete, sobre as mercadorias transportadas.
- Reajustar o frete, se houver variação de consignação que o obrigue a mudar de caminha.
- Recorrer aos serviços de outros transportadores, se não possuir meios próprios para fazer com que o objeto chegue a seu destino. Ter-se-á, então, transporte cumulativo²¹⁹, contendo vários transportadores em um único conhecimento de carga, não sendo necessário mencionar os vários transportadores que sucederem o contratante primitivo. Todos responderão solidariamente pelo dano causado, ressalvada a apuração final da responsabilidade entre eles, de modo que o ressarcimento recaia por inteiro, ou proporcionalmente, naquele ou naqueles em cujo percurso

²¹⁹ Artigo 733, *caput*, do CC: “Nos contratos de transporte cumulativo, cada transportador se obriga a cumprir o contrato relativamente ao respectivo percurso, respondendo pelos danos nele causados a pessoas e coisas.”

houver ocorrido o dano.²²⁰ Se a indenização for satisfeita por transportador que não teve culpa, caber-lhe-á direito regressivo contra o culpado.²²¹

- Receber indenização pelo prejuízo que vier a sofrer com informação falsa, contida no conhecimento feito pelo expedidor, devendo para tanto mover ação dentro do prazo de cento e vinte dias, sob pena de decadência.²²²
- Recusar mercadoria cujo transporte não seja permitido ou desacompanhada dos documentos exigidos por lei.²²³

5º) Direitos ao consignatário ou destinatário de:

- Fazer o protesto necessário junto ao transportador, ao receber a mercadoria com danos ou avarias.²²⁴
- Receber a mercadoria, entregando ao transportador o conhecimento de carga²²⁵.

²²⁰ Artigo 733 do CC, § 1º e 2º: “§ 1º O dano, resultante do atraso ou da interrupção da viagem, será determinado em razão da totalidade do percurso. [...] § 2º Se houver substituição de algum dos transportadores no decorrer do percurso, a responsabilidade solidária estender-se-á ao substituto.

²²¹ Artigo 756 do CC: “No caso de transporte cumulativo, todos os transportadores respondem solidariamente pelo dano causado perante o remetente, ressalvada a apuração final da responsabilidade entre eles, de modo que o ressarcimento recaia, por inteiro, ou proporcionalmente, naquele ou naqueles em cujo percurso houver ocorrido o dano.”

²²² Artigo 745 do CC: “Em caso de informação inexata ou falsa descrição no documento a que se refere o artigo antecedente, será o transportador indenizado pelo prejuízo que sofrer, devendo a ação respectiva ser ajuizada no prazo de cento e vinte dias, a contar daquele ato, sob pena de decadência.”

²²³ Artigo 747 do CC.

²²⁴ Artigo 754, *caput*, 3ª alínea, do CC. “Art. 754. As mercadorias devem ser entregues ao destinatário, ou a quem apresentar o conhecimento endossado, *devendo aquele que as receber conferi-las e apresentar as reclamações que tiver, sob pena de decadência dos direitos.*” (grifo meu).

²²⁵ Artigo 754, *caput*, 1ª alínea, do CC. “Art. 754. As mercadorias devem ser entregues ao destinatário, ou a quem apresentar o conhecimento endossado, devendo aquele que as receber conferi-las e apresentar as reclamações que tiver, sob pena de decadência dos direitos.” (grifo meu).

- Transferir a outrem o conhecimento por via de endosso²²⁶, em branco ou em preto, respondendo pela sua legitimidade e pela existência da mercadoria nele mencionada. Todavia, não poderá transferir por endosso o conhecimento de frete não à ordem; somente poderá fazê-lo por venda ou cessão.
- Pedir retificação de erros de peso e frete, verificados no lugar em que a mercadoria foi despachada, arcando com as despesas, com a pesagem e contagem, quando se apurar que a mercadoria entregue possui igual ou maior quantidade do que a constante do conhecimento.
- Acionar o transportador, manifestando contra ele algumas pretensões, como as de reclamar a entrega das mercadorias, exigir a verificação de seu estado e pedir a redução do preço, se cobrado acima da tarifa. Tem esse direito devido ao seu poder de disposição da mercadoria, que lhe foi transferido pelo remetente.

6º) Deveres do consignatário de:

- Entregar o conhecimento ao transportador, sem o que não poderá retirar a mercadoria, a não ser nos casos de perda do conhecimento nominal ou à ordem, seguindo-se os procedimentos estipulados em leis especiais.
- Pagar o frete, se assim estiver convencionado (*freight collect*), sob pena de não retirar a mercadoria.

²²⁶ Artigo 754, *caput*, 3ª alínea, do CC. “Art. 754. As mercadorias devem ser entregues ao destinatário, ou a quem apresentar o conhecimento endossado, *devendo aquele que as receber conferi-las e apresentar as reclamações que tiver, sob pena de decadência dos direitos.*” (grifo meu).

²²⁶ Artigo 754, *caput*, 2ª alínea, do CC. “Art. 754. As mercadorias devem ser entregues ao destinatário, *ou a quem apresentar o conhecimento endossado*, devendo aquele que as receber conferi-las e apresentar as reclamações que tiver, sob pena de decadência dos direitos.” (grifo meu).

- Pagar taxa de armazenagem, se não retirar oportunamente a mercadoria, e, se se prolongar a sua inércia, o transportador poderá vender a mercadoria transportada.²²⁷

2.6 CLÁUSULAS ESSENCIAIS

A legislação básica aplicada aos conhecimentos de carga no Brasil, evidenciadores do contrato de transporte, data de 1930, através do Decreto nº 19.473, de 10 de dezembro de 1930, alterado pelo Decreto nº 19.754, de 18 de março de 1931, por sua vez modificado pelo Decreto nº 21.736, de 17 de agosto de 1932, todos com fulcro nas disposições do CCom.²²⁸

Apesar do Decreto s/nº de 24 de abril de 1991 (DOU de 25 de abril de 1991) ter revogado os Decretos nºs 19.473/30 e 19.754/31, como parte do Programa de Desregulamentação, seus conceitos permaneceram, como fontes de direito, ainda que secundárias, diante da ausência de qualquer regulamentação sobre o assunto, ao lado daquela existente no CCom, aplicada aos contratos de afretamento. A manutenção de conceitos constantes em legislação revogada é prática administrativa comum, desde que não conflitantes com a legislação vigente.²²⁹

Em relação à legislação internacional, o conhecimento de carga deve mencionar os itens determinados pela Convenção Internacional para a Unificação de Certas Regras de Direito Concernentes aos Conhecimentos Marítimos, datada de 25 de agosto de 1924, em Bruxelas, alterada pelas

²²⁷ Artigo 753, §4º, do CC: “Se o transportador mantiver a coisa depositada em seus próprios armazéns, continuará a responder pela sua guarda e conservação, sendo-lhe devida, porém, uma remuneração pela custódia, a qual poderá ser contratualmente ajustada ou se conformará aos usos adotados em cada sistema de transporte.”

²²⁸ COIMBRA, Delfim Bouças. **O conhecimento de carga no transporte marítimo**, p. 11.

²²⁹ COIMBRA, Delfim Bouças. **O conhecimento de carga no transporte marítimo**, p. 11.

emendas de Bruxelas, de 1968, chamada Regras de *Haia-Visby*, em vigor a partir de 23 de junho de 1977. Regem também o conhecimento de carga a Convenção Internacional sobre Certas Regras do Transporte de Mercadorias por Mar, Regras de Hamburgo (*Hamburg Rules*), de 1978. O Brasil não é signatário de ambas as Convenções.²³⁰

Embora diferentes de empresa para empresa, de país para país, os conhecimentos de carga possuem pontos em comum, pois determinados requisitos, devem fazer parte do Conhecimento de Carga²³¹, conforme se observa a seguir.

No anverso de um conhecimento tem-se: (ANEXO I)

- Nome do navio, porto de embarque, porto de descarga ou entrega; nome do consignatário; nome da pessoa que deve ser avisada quando da chegada das mercadorias.
- Quantidade número, descrição das mercadorias; condições aparente das mesmas no momento de sua entrega no lado do navio, para o embarque.
- Marcas e número exibidos nos volumes.
- Frete, se pago ou a pagar, e em quanto monta.²³²
- O nome comercial (firma ou denominação, conforme o tipo de sociedade) da empresa emissora do conhecimento.
- O número de ordem do conhecimento.
- A data de emissão do conhecimento, indicando o dia, mês e ano.
- O nome do remetente e do consignatário ou destinatário, ambos por extenso. Também poderá o destinatário ser substituído pela cláusula ao

²³⁰ GOMES, Carlos Rubens Caminha. **Direito Comercial Marítimo**, p. 235.

²³¹ MARTINS, Fran. **Contratos e obrigações comerciais**, p. 255.

²³² GOMES, Carlos Rubens Caminha. **Direito Comercial Marítimo**, p. 235.

portador, o quando o Conhecimento será considerando, da mesma forma, ao portador.

- O lugar em que a mercadoria é recebida para ser transportada (denominado lugar de partida).
- A assinatura da empresa emissora, ou seja, do transportador, ou de seu representante, abaixo do contexto do conhecimento.²³³

No verso, constam as cláusulas contratuais do transporte, que, na maioria dos casos são: (ANEXO II)

- Cláusula *Paramount*: submete o contrato a uma lei específica ou à Convenção de Bruxelas de 1924.
- Lista de perigos excetuados: além dos citados em lei específica ou na Convenção que consta da cláusula Paramount, os transportadores costumam incorporar algumas outras exceções de sua responsabilidade por faltas e avarias à carga;
- Cláusula de incorporação de tarifa.
- Cláusula de liberdades.
- Cláusula de frete.
- Cláusula de desvio de rota.
- Cláusula que incorpora as Regras de York-Antuérpia em relação à avaria grossa.
- Cláusula de perda ou dano, período processual.
- Cláusula *New Jason*: estabelece a não responsabilidade do armador e do navio por ato, negligência ou falta do capitão do navio, dos práticos ou dos

²³³ MARTINS, Fran. **Contratos e obrigações comerciais**, p. 255-256.

demais membros da tripulação na navegação ou na administração do navio.

- Estado sob cuja lei e procedimentos (arbitragem) devem ser decididos os direitos das partes.
- Cláusula de inversão do ônus da prova.
- Foro em que serão julgadas as ações referentes aos direitos das partes.
- Cláusula referente ao transbordo e despacho das mercadorias.
- Cláusula sobre o transporte de animais vivos.
- Cláusula de limitação do valor da responsabilidade do transportador.
- Disposições referentes ao transporte de mercadorias específicas.²³⁴

O contrato de transporte, representado pelo conhecimento de carga, é típico contrato de adesão, quase sempre aceito de forma tácita, porque simplesmente o contratante adere ao mesmo no momento de celebração do contrato, não discutindo as partes as cláusulas contratuais, diferentemente do que ocorre nos demais contratos.

Tal característica leva à imposição de cláusulas abusivas, como, por exemplo, cláusulas de não indenizar, que colocam o contratante dos serviços de transporte em desvantagem, até mesmo impedindo que obtenha reparação pelo inadimplemento da avença e correspondente aos danos que suportar²³⁵, daí surgindo a necessidade de aplicação do CDC ao contrato de transporte marítimo.

Para tanto, convém ainda, antes de adentrar especificamente na verificação dos limites e possibilidades da aplicação do CDC ao contrato de transporte marítimo, um estudo sobre a cláusula de não indenizar.

²³⁴ GOMES, Carlos Rubens Caminha. **Direito Comercial Marítimo**, p. 236.

²³⁵ STOCO, Rui. **Tratado de responsabilidade civil**, p. 284-285.

2.7 CLÁUSULA DE NÃO-INDENIZAR

Em consonância ao princípio da autonomia da vontade, às partes de um contrato dessa natureza é dado negociar ressalvas à responsabilidade a que se sujeitam por má execução ou inexecução do ajuste.²³⁶

Assim, com a inclusão de cláusulas especiais no contrato de transporte, o transportador busca eximir-se da responsabilidade de indenizar determinadas situações.

A cláusula de não-indenizar, também denominada cláusula de irresponsabilidade^{237 238}, desta forma, é “a convenção das partes em isentar o devedor reparar o dano. Trata-se de uma cláusula contratual acessória, destinada a afastar as normais conseqüências da inexecução contratual.”²³⁹

Como ensina Stoco²⁴⁰, a cláusula de não-indenizar consiste na prévia estipulação, unilateral ou não, pela qual a parte que viria a obrigar-se civilmente perante outra afasta a aplicação da lei comum, ao seu caso. Portanto, ela visa modificar ou restringir as conseqüências normais de um fato futuro, no curso da execução de determinado contrato.

²³⁶ LANARI, Flávia de Vasconcellos. **Direito Marítimo: contratos e responsabilidade**, p. 126-127.

²³⁷ Adverte-se que a expressão “cláusula de irresponsabilidade” mostra-se imprópria porque “a liberação, contratualmente obtida é da indenização, não havendo, propriamente, admissão de irresponsabilidade.” In: AZEVEDO *apud* STOCO, Rui. **Tratado de Responsabilidade Civil**, p. 177.

²³⁸ “A diferença entre uma e outra está em que a primeira (cláusula de irresponsabilidade) exclui a responsabilidade e a segunda (cláusula de não indenizar) afasta apenas a indenização. A causa de irresponsabilidade, por outro lado, não depende da vontade das partes, provindo sempre da lei. Com efeito, só a lei pode excepcionar algumas situações em que, não obstante a conduta e o dano, o agente não será responsabilizado. É o que ocorre nos casos de legítima defesa, estado de necessidade e de exercício regular de um direito, previstos no atual artigo 188 do Código Civil” In: CAVALIERI FILHO *apud* STOCO, Rui. **Tratado de Responsabilidade Civil**, p. 177.

²³⁹ GILBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e prática do direito marítimo**, p. 365-366.

²⁴⁰ STOCO, Rui. **Responsabilidade Civil e sua interpretação jurisprudencial: doutrina e jurisprudência**. 4.ed. rev. atual. e ampl. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1999, p. 58.

Por sua vez, Dias²⁴¹ assevera: "Não se admite a cláusula de exoneração de responsabilidade em matéria delitual. Seu domínio se restringe à responsabilidade contratual e nele mesmo sofre restrições."

Observa-se que a cláusula de não-indenizar é admitida, à primeira vista, no âmbito do Direito Marítimo, em respeito aos ditames da liberdade contratual.

Contudo, como excludentes de responsabilidade, estas cláusulas devem ser interpretadas com cautela, não se permitindo a validade de uma cláusula dessa natureza contrária ao direito, ao interesse público e, sobretudo, aos bons costumes e aos princípios que regem a teoria dos contratos em geral, dentro do ordenamento jurídico pátrio e das normas do Direito Internacional, com validade e eficácia dentro do território nacional.²⁴²

Não se pode confundir a cláusula de não-indenização com a cláusula limitativa da reparação, que se traduz no estabelecimento de limites indenizatórios, sendo que, ao ressaltar a aplicação dos preceitos constantes da legislação especial e de tratados e convenções internacionais²⁴³, autorizou-se tal estipulação nos contratos de transporte.²⁴⁴

Como a cláusula de não indenizar sempre foi repudiada pelo ordenamento jurídico, tal possibilidade foi banida definitivamente da legislação brasileira, pois em disposição geral e com força a alcançar toda modalidade de

²⁴¹ DIAS, José de Aguiar. **Da responsabilidade civil**. 6. ed. vol. II. Rio de Janeiro: Forense, 1979, p. 671.

²⁴² GILBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e prática do direito marítimo**, p. 367-368.

²⁴³ Artigo 732 do CC: Aos contratos de transporte, em geral, são aplicáveis, quando couber, desde que não contrariem as disposições deste Código, os preceitos constantes da legislação especial e de tratados e convenções internacionais.

²⁴⁴ STOCO, Rui. **Tratado de responsabilidade civil**, p. 297.

transporte remunerado, o CC estabelece, em seu artigo 734²⁴⁵, a nulidade de qualquer cláusula excludente da responsabilidade.²⁴⁶

Tal entendimento já é assente na jurisprudência, estabelecendo a Súmula 161 do Supremo Tribunal Federal (STF) que “Em contrato de transporte, é inoperante a cláusula de não indenizar.”²⁴⁷

Importante notar que a limitação constante no CC diz respeito aos contratos de transporte celebrados sob a égide da legislação brasileira.

Ocorre que grande parte dos contratos de transporte marítimo internacionais é regida por disposições alienígenas, decorrendo daí a maioria dos litígios nas relações engendradas entre transportados e embarcados no Transporte Marítimo Internacional, haja vista que a legislação brasileira não absorve as disposições da Convenção de Bruxelas, de 1924 (Convenção Internacional para Unificação de Certas Regras Concernentes aos Conhecimentos Marítimos, de 25/08/1924).²⁴⁸

A Convenção de Bruxelas, de 1924, não ratificada pelo Brasil, admite a inclusão de cláusulas que alteram as condições relativas às responsabilidades e obrigações bem como em relação aos direitos e exonerações do transportador, no que dizer respeito às mercadorias, desde que as modificações não sejam contrárias à ordem pública.²⁴⁹

²⁴⁵ Artigo 734 do CC: O transportador responde pelos danos causados às pessoas transportadas e suas bagagens, salvo motivo de força maior, sendo nula qualquer cláusula excludente da responsabilidade.

²⁴⁶ STOCO, Rui. **Tratado de responsabilidade civil**, p. 297.

²⁴⁷ BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Súmula 161**. Disponível em: <<http://gemini.stf.gov.br/cgi-bin/nph-brs?d=SUMU&n=&s1=161.NUME.&l=20&u=http://www.stf.gov.br/Jurisprudencia/Jurisp.asp&Sect1=IMAGE&Sect2=THESOFF&Sect3=PLURON&Sect6=SUMUN&p=1&r=1&f=G>>. Acesso em: 20 set. 2006.

²⁴⁸ GILBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e prática do direito marítimo**, p. 370-371.

²⁴⁹ GILBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e prática do direito marítimo**, p. 370.

A principal exigência, para tanto, a fim de que as cláusulas exoneradoras de responsabilidade do transportador no transporte internacional produzam efeitos, devem constar do conhecimento, sendo que sua aceitação é presumida pelo recebimento, sem reservas, pelo embarcador.²⁵⁰

A isenção legal de responsabilidade, no Brasil, depende exclusivamente da caracterização do caso fortuito, força maior ou culpa do afretador, diferente do sistema da Convenção de Bruxelas sobre Conhecimentos Marítimos onde vários são os casos em que o transportador não se responsabiliza por danos decorrentes de atraso, perdas e danos de mercadorias dentre outras possíveis cláusulas.²⁵¹

As principais cláusulas de não responsabilidade são a (a) culpa náutica (*negligence cause*); (b) exoneração por riscos asseguráveis (*insurance clause*); (c) inavegabilidade do navio (*seaworthiness*); e (d) irresponsabilidade para casos determinados.²⁵²

2.7.1 Culpa náutica (*negligence cause*)

A cláusula relativa à culpa náutica (*negligence cause*) é prevista no artigo 4º, 2ª parte, da Convenção Internacional para Unificação de Certas Regras de Direito Concernentes aos Conhecimentos Marítimos (Convenção de Bruxelas; *Hague Rules*), o qual estabelece que “*Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from: (a)*

²⁵⁰ LANARI, Flávia de Vasconcellos. **Direito Marítimo: contratos e responsabilidade**, p. 126-128.

²⁵¹ GILBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e prática do direito marítimo**, p. 371.

²⁵² LANARI, Flávia de Vasconcellos. **Direito Marítimo: contratos e responsabilidade**, p. 126-128.

*Act, neglect, or default of the master, mariner, pilot, or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship.*²⁵³

As faltas da navegação (*in the navigation*) são caracterizadas pelos erros cometidos pelo capitão ou por sua tripulação na escolha da rota ou nas manobras realizadas com o navio, incluindo-se como falta de navegação quaisquer prejuízos sofridos pela carga, decorrentes de tais erros. Cita-se como exemplo de falta de navegação os prejuízos sofridos pela carga em virtude de encalhe do navio em um recife, desde que desconhecido dos navegantes, por não constar das cartas de navegação.²⁵⁴

As faltas administrativas (*in the management of the ship*) abrangem os atos relacionados à administração do navio enquanto necessários para a navegação, estando os cuidados com a carga excluídos. Referem-se ao navio fundamentalmente e só por via indireta, possuem reflexos nas mercadorias. Ainda no que tange às faltas referentes à carga, quando comprometerem a segurança do navio, são incluídas entre as hipóteses caracterizadoras de falta administrativa.²⁵⁵

O armador não ficará exonerado de responsabilidade nos casos de faltas comerciais, como tais entendidas aquelas cometidas durante o embarque, desembarque, arrumação, manutenção e conservação das mercadorias. Além disso, o armador responderá se não provar que agiu com razoável diligência para que o navio iniciasse a viagem em condições próprias de navegabilidade.²⁵⁶

²⁵³ ADMIRALTY AND MARITIME LAW GUIDE. **International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading ("Hague Rules"), and Protocol of Signature.** Disponível em <<http://www.admiraltylawguide.com/conven/haguerules1924.html>>. Acesso em: 02 fev. 2007.

²⁵⁴ LANARI, Flávia de Vasconcellos. **Direito Marítimo: contratos e responsabilidade**, p. 133.

²⁵⁵ GILBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e prática do direito marítimo**, p. 372.

²⁵⁶ AZÚA *apud* LANARI, Flávia de Vasconcellos. **Direito Marítimo: contratos e responsabilidade**, p. 135.

2.7.2 Exoneração por riscos asseguráveis (*insurance clause*)

A cláusula de exoneração por riscos asseguráveis (*insurance clause*) não consta das disposições da Convenção de Bruxelas, mas é incluída na maioria dos conhecimentos de carga, exonera o transportador da responsabilidade por perdas e danos sofridos pelas mercadorias transportadas, causadas por um risco contra o qual o carregador poderia resguardar-se com o seguro.²⁵⁷

Como a Convenção de Bruxelas admite a inclusão de cláusulas que alterem as condições relativas às responsabilidades, obrigações, direitos e exonerações²⁵⁸, a *insurance clause* constitui-se em causa não legal de exonerações, pois livremente pactuada, podendo assim somente ser aplicada caso prevista expressamente e argüida pela parte interessada.²⁵⁹

Como mencionado anteriormente, o respeito à vontade das partes quanto à inclusão de cláusulas de não-indenização deve ter limites, aplicando-se igualmente tal preceito à *insurance clause*.

²⁵⁷ GILBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e prática do direito marítimo**, p. 373.

²⁵⁸ Artigo 6º/Hague Rules: "Notwithstanding the provisions of the preceding Articles, a carrier, master or agent of the carrier and a shipper shall in regard to any particular goods be at liberty to enter into any agreement in any terms as to the responsibility and liability of the carrier for such goods, and as to the rights and immunities of the carrier in respect of such goods, or his obligation as to seaworthiness, so far as this stipulation is not contrary to public policy, or the care or diligence of his servants or agents in regard to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of the goods carried by sea, provided that in this case no bill of lading has been or shall be issued and that the terms agreed shall be embodied in a receipt which shall be a non-negotiable document and shall be marked as such. [...] Any agreement so entered into shall have full legal effect." In: ADMIRALTY AND MARITIME LAW GUIDE. **International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading ("Hague Rules"), and Protocol of Signature.** Disponível em <<http://www.admiraltylawguide.com/conven/haguerules1924.html>>. Acesso em: 02 fev. 2007.

²⁵⁹ LANARI, Flávia de Vasconcellos. **Direito Marítimo: contratos e responsabilidade**, p. 137.

2.7.3 Inavegabilidade do navio (*seaworthiness*)

A Convenção de Bruxelas inclui, entre as causas exoneradoras de responsabilidade, a inavegabilidade do navio (*seaworthiness*)²⁶⁰. Assim como as demais cláusulas desta Convenção, pois estranha ao ordenamento jurídico pátrio, a cláusula *seaworthiness* tem sua validade questionável.²⁶¹

Não podendo o transportador eximir-se da obrigação de oferecer veículo apropriado para o transporte da carga, esta cláusula regula circunstâncias posteriores ao carregamento das mercadorias à bordo do navio e que o tornam inavegável, pois esta exoneradora somente será aplicável e válida se o transportador tiver empregado diligência razoável em pôr o navio em condições de navegabilidade quando do carregamento da carga.²⁶²

Somente quando a inavegabilidade for posterior ao embarque, causando danos às mercadorias, o transportador ficará exonerado da responsabilidade pelos referidos danos.²⁶³

²⁶⁰ Artigo 4º, 1ª parte/*Hague Rules*: “Neither the carrier nor the ship shall be liable for loss or damage arising or resulting from unseaworthiness unless caused by want of due diligence on the part of the carrier to make the ship seaworthy and to secure that the ship is properly manned, equipped and supplied, and to make the holds, refrigerating and cool chambers and all other parts of the ship in which goods are carried fit and safe for their reception, carriage and preservation in accordance with the provisions of paragraph 1 of Article 3. Whenever loss or damage has resulted from unseaworthiness the burden of proving the exercise of due diligence shall be on the carrier or other person claiming exemption under this Article.” In: ADMIRALTY AND MARITIME LAW GUIDE. **International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading ("Hague Rules"), and Protocol of Signature.** Disponível em <<http://www.admiraltylawguide.com/conven/haguerules1924.html>>. Acesso em: 02 fev. 2007.

²⁶¹ LANARI, Flávia de Vasconcellos. **Direito Marítimo: contratos e responsabilidade**, p. 139.

²⁶² LANARI, Flávia de Vasconcellos. **Direito Marítimo: contratos e responsabilidade**, p. 140.

²⁶³ LANARI, Flávia de Vasconcellos. **Direito Marítimo: contratos e responsabilidade**, p. 141.

A inavegabilidade, uma vez causada por vícios ocultos do navio, de acordo com a regra insculpida na Convenção de Bruxelas, possibilita a invocação da exoneradora em questão, o que vai contra os ditames do CCom²⁶⁴, o qual estabelece, em seu artigo 765, que

Não serão reputadas avarias grossas, posto que feitas voluntariamente e por deliberações motivadas para o bem do navio e carga, *as despesas causadas por vício interno do navio*, ou por falta ou negligência do capitão ou da gente da tripulação. Todas estas despesas são a cargo do capitão ou do navio. (grifo meu)

2.7.4 Irresponsabilidade para casos determinados

As cláusulas de irresponsabilidade para casos determinados são as relativas à verificação da carga, figurando nos conhecimentos os termos 'peso desconhecido', ou 'quantidade desconhecida', 'número desconhecido', ou em relação à qualidade da carga, pelas expressões 'que diz ser', ou 'sem aprovar'; e ainda, as relativas a avarias, incluindo os danos ocorridos em razão de incêndios, abalroação, greves, chuvas, ratos etc.²⁶⁵

A inclusão desta cláusula busca ampliar situações de não-responsabilidade do transportador, incluindo entre as hipóteses de exoneração, além das consideradas caso fortuito ou força maior, imprevisíveis e irresistíveis, as situações previsíveis e resistíveis e, até mesmo, hipóteses de ato ou negligência da tripulação, que afastariam a caracterização de caso fortuito e força maior.

Estas hipóteses inclusas com o objetivo de não responsabilizar o transportador devem ser examinadas com cuidado, a fim de se

²⁶⁴ LANARI, Flávia de Vasconcellos. **Direito Marítimo: contratos e responsabilidade**, p. 141.

²⁶⁵ GILBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e prática do direito marítimo**, p. 374.

distinguiem as causas previsíveis e imprevisíveis de eventos dessa natureza, bem delimitando, especialmente, o campo do caso fortuito, da força maior e da exoneradora contratual.²⁶⁶

É importante ressaltar que

[...] a ineficácia jurídica absoluta dessas cláusulas deve ser declarada pelo juiz, tratando-se de cláusula leonina contrária ao direito, em desconformidade com a teoria geral dos contratos e condições de validade dos atos e negócios jurídicos. O simples fato de inserir as cláusulas de irresponsabilidade nos contratos de transporte ou afretamentos não invalida o contrato, uma vez que podem ser desconstituídas pelo juiz, se verificados quaisquer pressupostos das condições de validade de constituição da cláusula examinada na demanda.²⁶⁷

Assim, o simples fato de aderir a um contrato de transporte contendo cláusulas de não-responsabilidade, não invalida por si só o negócio aperfeiçoado entre as partes, devendo as cláusulas serem analisadas no caso concreto, na qual a autoridade judiciária declarará a validade ou não das cláusulas, valendo-se dos preceitos legais e dos princípios gerais do direito, em especial a liberdade contratual das partes.

Cabe mencionar ainda que, como já salientado, a responsabilidade do transportador começa com o recebimento da mercadoria, instituindo-se ele depositário da mesma, e cessa com a sua entrega, no destino, ao destinatário²⁶⁸, sendo que, recebida a mercadoria, obriga-se a entregá-la no porto de destino dentro do prazo convencionado e tal como lhe foi entregue.²⁶⁹

Como garantia e documentação dos fatos, o armador deverá passar recibo das mercadorias que lhe foram entregues (*mate's receipt*) para

²⁶⁶ LANARI, Flávia de Vasconcellos. **Direito Marítimo: contratos e responsabilidade**, p. 142.

²⁶⁷ GILBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e prática do direito marítimo**, p. 375.

²⁶⁸ STOCO, Rui. **Tratado de Responsabilidade Civil**, p. 404.

²⁶⁹ LACERDA, José Cândido Sampaio de. **Curso de Direito Privado da Navegação**, p. 217.

realização do transporte contratado, de modo que, caso necessário, possa ressaltar de imediato²⁷⁰ eventuais faltas e avarias constatadas.

Mesmo nos casos de não emissão de recibo de recebimento das mercadorias que lhe foram entregues, quando da emissão do conhecimento de carga, provenientes do embarque da mercadoria, deve igualmente o transportador consignar no documento os volumes em falta, avariados ou sem embalagem ou embalagem inadequada para o transporte, sendo que a obrigação de indenizar, quando constatada falta ou avaria de mercadoria, independe de vistoria quando da descarga da mercadoria.^{271 272}

Neste sentido, posiciona-se o STJ:

COMERCIAL. TRANSPORTE MARÍTIMO. RESPONSABILIDADE CIVIL. VISTORIA. DESNECESSIDADE. JURISPRUDÊNCIA SUMULADA. RECURSO PROVIDO. - "O reconhecimento do direito a indenização, por falta de mercadoria transportada via marítima, independe de vistoria" (Enunciado n. 109 da Súmula/STJ). (REsp 36705/RJ, Rel. Min. Sálvio de Figueiredo, Quarta Turma, unânime, DJ 10/06/1996)²⁷³

Ainda, no mesmo sentido:

TRANSPORTE MARITIMO. FALTA DE MERCADORIA. VISTORIA. - Nas relações entre transportador e destinatário da carga, o dever de indenizar é contratual e dispensa protesto e vistoria. - Decreto-lei n. 116/67, artigos 5. e 6.; CPC de 1939,

²⁷⁰ STOCO, Rui. **Tratado de Responsabilidade Civil**, p. 404.

²⁷¹ STOCO, Rui. **Tratado de Responsabilidade Civil**, p. 404.

²⁷² O Conhecimento de Carga que não indica nenhuma condição defeituosa dos bens e/ou de sua embalagem é denominado *Clean Bill of Lading*. O Conhecimento que contém tais indicações é, tecnicamente, denominado *Claused Bill of Lading*, *Foul Bill of Lading* ou, ainda, *Dirty Bill of Lading*. In: REDE CICEX – CENTRO DE INFORMAÇÕES DE COMÉRCIO EXTERIOR. **Glossário**. Disponível em: <<http://cicex.desenvolvimento.gov.br/sitio/glossario>>. Acesso em: 02 jun. 2007.

²⁷³ BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Comercial. Transporte Marítimo. Responsabilidade Civil. Vistoria. Desnecessidade. Jurisprudência Sumulada. Acórdão em Recurso Especial n. 36705/RJ. Relator Ministro Sálvio de Figueiredo, Quarta Turma. DJ, 10 jun. 1996. **Revista Eletrônica de Jurisprudência**. Disponível em: <<http://www.stj.gov.br/SCON/jurisprudencia/doc.jsp?livre=36705&&b=ACOR&p=true&t=&l=10&i=4>>. Acesso em 17 jun. 2006.

Artigo 756; STJ, Sumula n. 109. - Recurso não conhecido. (REsp 37607/RS, Rel. Min. Antônio Torreão Braz, Quarta Turma, unânime, DJ 05/12/1994)²⁷⁴

Outra hipótese de isenção de responsabilidade do transportador, passível de análise mais aprofundada, correndo os danos por conta do remetente, são os provenientes de caso fortuito ou força maior, como determina o artigo 393 do CC²⁷⁵, conceituando no parágrafo único do mesmo artigo tais institutos, ao declarar que “o caso fortuito ou de força maior verifica-se no fato necessário, cujos efeitos não era possível evitar ou impedir.”

Casos fortuitos ou força maior [...] são acontecimentos que se não podem evitar, são os acidente em que a ação ou a vontade do homem não tem parte alguma: o raio, a tempestade, o naufrágio, a obstrução do caminho, etc. ²⁷⁶

Embora Gomes²⁷⁷ acrescente que, se o prejuízo decorre de força maior, o transportador é liberado, não sendo necessário que o evento seja externo, como tempestade ou inundação, o Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro entende, de forma diversa, que não cabe caso fortuito ou força maior no contrato de transporte marítimo, conforme julgado em Acórdão em Apelação Cível (AC) n. 1999.001.06628, adiante transcrito. Ressalte-se que o incêndio do veículo por defeito dele próprio não se considera força maior.

Como será demonstrado no capítulo 3, a relação aperfeiçoada entre o transportador e o contratante do frete caracteriza-se como relação de consumo, aplicando-se a tais casos a legislação protetiva do consumidor.

²⁷⁴ BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Transporte Marítimo. Falta de Mercadoria. Vistoria. Acórdão em Recurso Especial n. 37607/RS. Relator Ministro Antônio Torreão Braz, Quarta Turma. DJ. 05 dez. 1994. **Revista Eletrônica de Jurisprudência**. Disponível em: <<http://www.stj.gov.br/SCON/jurisprudencia/doc.jsp?livre=37607&&b=ACOR&p=true&t=&l=10&i=4>>. Acesso em: 17 jun. 2006.

²⁷⁵ Artigo 393 do CC: O devedor não responde pelos prejuízos resultantes de caso fortuito ou força maior, se expressamente não se houver por eles responsabilizado.

²⁷⁶ MARTINS, Fran. **Contratos e obrigações comerciais**, p. 275.

²⁷⁷ GOMES, Orlando. **Contratos**. Rio de Janeiro: Forense, 2001, p. 310.

Uma vez caracterizada a relação como consumerista, a obrigação do transportador é objetiva, fundada no artigo 14 do CDC.²⁷⁸

Reale²⁷⁹ explica o fundamento da responsabilidade objetiva no transporte:

Quando a estrutura ou natureza de um negócio jurídico - como o de transporte, ou de trabalho, só para lembrar os exemplos mais conhecidos - implica a existência de riscos inerentes à atividade desenvolvida, impõe-se a responsabilidade objetiva de quem dela tira proveito, haja ou não culpa.

Venosa²⁸⁰ igualmente ressalta o dever do transportador pela incolumidade dos objetos transportados:

A responsabilidade do transportador é objetiva. O Decreto Legislativo n. 2.681, de 7/12/12, estabeleceu a responsabilidade objetiva das estradas de ferro, cuja orientação foi estendida por analogia aos transportes em geral. O dever da incolumidade do transportador é com relação a coisas e pessoas. Não há necessidade da vítima provar a culpa do transportador, que somente se exonera de indenizar na hipótese de caso fortuito ou força maior, ou culpa exclusiva da vítima.

Como destacado, a isenção da responsabilidade do transportador fica vinculada à demonstração, por parte deste, do caso fortuito ou força maior.

Ocorre que, a caracterização da fortuidade depende da demonstração de determinados pressupostos: imprevisibilidade, inesperabilidade e irresistibilidade. Assim, não basta haver um fato considerado como anormal e

²⁷⁸ Artigo 14 do CDC: O fornecedor de serviços responde, independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos relativos à prestação dos serviços, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua fruição e riscos.

²⁷⁹ REALE, Miguel. **De acordo com o novo Código Civil - Lei n. 10.406, de 10-1-2002**. São Paulo: Saraiva, 2003, p. 21.

²⁸⁰ VENOSA, Sílvio de Salvo. **Contratos em espécie e responsabilidade civil**. São Paulo: Atlas, 2001, p. 382.

provocador de um determinado dano para alegar-se a fortuidade, é preciso que este fato seja absolutamente imprevisível, inesperado e irresistível.²⁸¹

Por caso fortuito, ou força maior, que muitos consideram expressões sinônimas, temos os fatos imprevisíveis ou irresistíveis, que vencem a normal diligência e perícia que se pode razoavelmente esperar do armador e seus prepostos. São os fatos inesperados que ultrapassam a capacidade do homem de prevenir contra um perigo não normalmente esperado, ou lhe fazer face depois de deflagrado.²⁸²

É importante notar que determinadas situações, por corriqueiras e previsíveis durante a expedição marítima, não podem ser argüidas no intuito de afastar a responsabilidade do transportador, como, por exemplo, mau tempo e tempestade, fatos quais seriam plenamente caracterizados, em outras atividades, como exoneradoras da responsabilidade, como elucida Cavalieri Filho²⁸³:

A responsabilidade aqui estabelecida [...] é de resultado e só pode ser afastada por caso fortuito ou força maior, não bastando para caracterizá-los, de conformidade com assente jurisprudência de nossos Tribunais, nem mesmo ventos forte e mar encapelado. O mau tempo e a tempestade são fatos previsíveis no mar, acontecimentos normais de navegação, fortuito interno, integrantes do risco do transportador, devendo os navios estar em condições de enfrentar e suportar tais riscos.

Nesse contexto, importante precedente do Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro²⁸⁴ assenta tal posicionamento:

²⁸¹ PACHECO, Paulo Henrique Cremonese. Do direito marítimo e da responsabilidade civil do transportador marítimo Aspectos jurídicos que Interessam ao seguro de transporte de cargas. **Jus Navigandi**, Teresina, ano 7, n. 61, jan. 2003. Disponível em: <<http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=3671>>. Acesso em: 17 mai. 2007.

²⁸² CALMON FILHO, Pedro. **Estudos do Mar Brasileiro - A Lei do Mar**. Rio de Janeiro: Renes, 1972, p. 152.

²⁸³ CAVALIERI FILHO, Sérgio. **Programa de Responsabilidade Civil**. 6. ed. São Paulo: Malheiros, 2005, p. 76.

²⁸⁴ TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO RIO DE JANEIRO. Processual Civil. Civil. Comercial. Transporte marítimo de mercadorias. Ação regressiva das seguradoras tendo por objeto

Processual Civil. Civil. Comercial. Transporte marítimo de mercadorias. Ação regressiva das seguradoras tendo por objeto o ressarcimento do que desembolsaram para pagamento de indenização pelas avarias das mercadorias transportadas. Sentença de procedência parcial do pedido. Apelação. Preliminares rejeitadas. Provisório negado. Preliminares de ilegitimidade ativa e passiva satisfatoriamente analisadas e bem afastadas na sentença, à luz da teoria da asserção. A alegação de que o contrato fora averbado após a ocorrência do sinistro está prejudicada, a teor dos artigos 282 e 300 do CPC; não se admite inovação no recurso. Dispensa do original do conhecimento de embarque já decidida em anterior julgamento de recurso de agravo de instrumento. Ausência de vestígios de falsidade do conhecimento de embarque para transporte multimodal constatado pela perícia técnica. Documento que deve ser aceito como prova. No mérito, tendo a seguradora indenizado a segurada, em razão da avaria da carga, sub-roga-se nos direitos desta para recobrar da transportadora, responsável pelo dano, aquilo que pagou, consoante disposição do artigo 786 do Código Civil, artigo 728 do Código Comercial e da Súmula 188 do Supremo Tribunal Federal. Sendo o segurado o destinatário final da carga, evidente a posição de consumidor que ocupa, o que legitima a aplicação do Código de Defesa do Consumidor. Inexistência de cláusula obrigando a averbação do contrato. A validade do contrato não está condicionada a sua averbação. Segundo o disposto no art. 666 do Código Comercial (Lei nº. 556, de 25 de junho de 1850), a averbação não é condição para a validade do contrato. Por conseguinte, a sua averbação em data posterior a ocorrência do sinistro não o invalida. *O mau tempo ou tempestade é fato previsível e a necessidade de amarração dos containers parece óbvia; inegável, também, que os riscos são maiores quando a carga é transportada no convés; estivesse a carga devidamente acondicionada e em local seguro, nada sofreria; logo, deve ser afastada a alegação de força maior (fortuna do mar), até porque não há notícia de que outros containers sofreram avarias.* Direito de regresso pelo que

o ressarcimento do que desembolsaram para pagamento de indenização pelas avarias das mercadorias transportadas. Acórdão em Apelação Cível n. 2006.001.50635. Relator Desembargador Nametala Machado Jorge, Décima Terceira Câmara Cível. DJ, 27 nov. 2006. **Jurisprudência.** Disponível em: <<http://srv7.tj.rj.gov.br/inteiroTeor/abrePDF.do?nomeDir=2006001&nomeArq=50635.0001.01.20061127.289&nomeSubDir=50501.51000&path=webacord2>>. Acesso em: 08 abr. 2007.

efetivamente se pagou, até ao limite previsto no contrato de seguro. (TJRJ. AC 2006.001.50635, Rel. Des. Nametala Machado Jorge, Décima Terceira Câmara Cível, unânime, Julgado em 27/11/2006) (grifo meu)

Ainda, neste sentido, colaciona-se precedente do Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro²⁸⁵:

DIREITO COMERCIAL. CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCADORIAS. PERDA DE MERCADORIA. FORTUNA DO MAR INOCORRENTE. Não constituem excludente de responsabilidade os ventos ainda que fortes, perfeitamente previsíveis em face da moderna tecnologia, não podendo o transportador invocar caso fortuito para afastar sua responsabilidade. Mar grosso é fato normal do oceano e toda embarcação de transporte internacional estará aparelhada para enfrentá-lo, se estiver em perfeitas condições de navegabilidade e a carga por seu turno, estiver devidamente arrumada CASO FORTUITO OU FORÇA MAIOR NÃO CARACTERIZADO. CONTRATO DE SEGURO - CLÁUSULA LIMITATIVA DE RESPONSABILIDADE. A contratação de transportes através da emissão de conhecimentos de transporte padronizados caracteriza uma contratação por adesão. E desde o advento do Código de Defesa do Consumidor (Lei nº 8.078/90) inseriu-se uma particular exigência no tocante à cláusula que, como a invocada pela Ré-Apelante, tem em mira a limitação de direitos dos usuários de produtos ou serviços. Art. 54, §§ 3º e 4º. DESPROVIMENTO DA APELAÇÃO. (TJRJ. AC 1999.001.06628, Rel. Des. Eduardo Sócrates Sarmiento, Décima Câmara Cível, unânime, Julgado em 16/09/1999) (grifo meu)

Cabe destacar que a AC n. 1999.001.06628, citada acima, foi apreciada pelo STJ, em sede de Agravo Regimental (AgRg) em Recurso Especial (REsp)²⁸⁶, sendo confirmada por este Egrégio Tribunal, prevalecendo

²⁸⁵ TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO RIO DE JANEIRO. Direito Comercial. Contrato de Transporte Marítimo de Mercadorias. Perda de Mercadoria. Fortuna do Mar Inocorrente. Acórdão em Apelação Cível n. 1999.001.06628. Relator Desembargador Eduardo Sócrates Sarmiento, Décima Câmara Cível. DJ, 16 set. 1999. **Jurisprudência**. Disponível em: <<http://www.tj.rj.gov.br/scripts/weblink.mgw>>. Acesso em: 08 abr. 2007.

²⁸⁶ BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Processual. Agravo Regimental. Recurso Especial. Discussão Acerca de "Mau Tempo" e "Borrasca". Acórdão que decidiu com base nas provas carreadas aos autos. Impossibilidade de reexame dos fatos no âmbito

igualmente em nível superior o entendimento de não cabimento de caso fortuito ou força maior no transporte marítimo. *In verbis*:

I - PROCESSUAL. AGRAVO REGIMENTAL. RECURSO ESPECIAL. DISCUSSÃO ACERCA DE "MAU TEMPO" E "BORRASCA". ACÓRDÃO QUE DECIDIU COM BASE NAS PROVAS CARREADAS AOS AUTOS. IMPOSSIBILIDADE DE REEXAME DOS FATOS NO ÂMBITO DO STJ (SÚMULA 07). II - CORREÇÃO MONETÁRIA. ACÓRDÃO QUE DECIDIU EM SINTONIA COM A JURISPRUDÊNCIA DO STJ. INCIDÊNCIA DA SÚMULA 83. (AgRg no REsp. 255.647/RJ, Rel. Min. Humberto Gomes de Barros, Terceira Turma, unânime, DJ 06/12/2004)

Como enfatiza Pacheco²⁸⁷, é notório que o constante avanço da tecnologia impulsionou um grande desenvolvimento da engenharia naval, sendo que, nos dias de hoje, os navios são planejados e construídos para suportarem as adversidades próprias do mar, construídos para superarem mares furiosos e tempestuosos.

Os meios de comunicação existentes permitem que o comando do navio, por meio de modernos radares e computadores de bordo, diretamente ligados a satélites de última geração, possuem uma exata e segura informação, a qualquer tempo, das condições do mar e do clima a serem enfrentados.²⁸⁸

Assim, na elaboração do conceito de fortuidade, é muito difícil haver, nos dias de hoje, um caso concreto em que um navio, no curso de

do STJ (Súmula 07). Acórdão em Agravo Regimental no Recurso Especial n. 255.647/RJ. Relator Ministro Humberto Gomes de Barros, Terceira Turma. DJ, 06 dez 2004. **Revista Eletrônica de Jurisprudência.** Disponível em: <https://ww2.stj.gov.br/revistaeletronica/ita.asp?registro=200000377767&dt_publicacao=06/12/2004>. Acesso em: 02 fev. 2007.

²⁸⁷ PACHECO, Paulo Henrique Cremoneze. Do direito marítimo e da responsabilidade civil do transportador marítimo Aspectos jurídicos que Interessam ao seguro de transporte de cargas. **Jus Navigandi**, Teresina, ano 7, n. 61, jan. 2003. Disponível em: <<http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=3671>>. Acesso em: 17 mai. 2007.

²⁸⁸ PACHECO, Paulo Henrique Cremoneze. Do direito marítimo e da responsabilidade civil do transportador marítimo Aspectos jurídicos que Interessam ao seguro de transporte de cargas. **Jus Navigandi**, Teresina, ano 7, n. 61, jan. 2003. Disponível em: <<http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=3671>>. Acesso em: 17 mai. 2007.

uma expedição marítima, venha a ser colhido por um fato, ao mesmo tempo, inesperado, imprevisível e irresistível.

Dessa forma, após a verificação das particularidades atinentes ao Contrato de Transporte Marítimo Internacional, serão demonstrados no Capítulo 3 os limites e possibilidades de aplicação do CDC a este contrato no direito brasileiro.

CAPÍTULO 3

LIMITES E POSSIBILIDADES DA APLICAÇÃO DO CDC AO CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL

Neste capítulo, apresentam-se os limites e possibilidades de aplicação do CDC ao contrato de transporte marítimo, e demonstra-se o tratamento aplicado pela legislação nacional aos tratados internacionais, os quais disciplinam grande parte dos contratos de transporte marítimo, porém, não recepcionados no ordenamento jurídico pátrio, restando inexistentes no direito brasileiro.

A imposição destes regulamentos externos mostra-se abusiva, em especial pela sua imposição quando da contratação do transporte, diante do seu caráter de adesão, cabendo assim verificar as características do contrato de adesão e criticar essa espécie de *Lex Mercatoria*.

Por outro lado, é importante demonstrar as teorias orientadoras das relações de consumo, a fim de determinar a possibilidade aplicação do CDC ao contrato de transporte marítimo, como assente na jurisprudência brasileira, expondo os conceitos de vulnerabilidade e destinatário final expressados no CDC.

Por fim, apresenta-se a importância dos *Incoterms* para caracterização da relação consumerista, haja vista que, somente aos casos de contratação do transporte marítimo no Brasil, poder-se-á aplicar o CDC.

3.1 RECEPÇÃO DOS TRATADOS NO DIREITO INTERNO BRASILEIRO

Entre as relações desenvolvidas pelo Estado, encontra-se a celebração de tratados internacionais, sendo que, conforme define o artigo 2º, inciso 1, letra a, da Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados, a expressão 'tratado' "significa um acordo internacional concluído por escrito entre Estados e regido pelo Direito Internacional, quer conste de um instrumento único, quer de dois ou mais instrumentos conexos, qualquer que seja sua denominação específica."²⁸⁹

Há uma variedade de termos normalmente utilizados para definir tratados. São eles: declaração, convenção, carta, protocolo, ato, acordo, pacto, acordo executivo, ajuste ou acordo complementar, convênio e outros. Na realidade, não é considerada relevante a denominação utilizada nesse sentido, já que estas diversas denominações não conduzem a distintos efeitos jurídicos. Na prática, o que realmente se deve levar em consideração são os efeitos produzidos entre as partes contratantes²⁹⁰

O Brasil aderiu a Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados em 23 de maio de 1969, porém, até o momento não a recepcionou no ordenamento jurídico nacional, motivo pelo qual não é obrigatória para o Estado,²⁹¹ mas tem servido como fonte de direito internacional secundária.

A recepção (internação, internalização, ou incorporação) dos tratados internacionais é o processo de transformação, regido

²⁸⁹ MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES. **Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados**. Disponível em: <<http://www2.mre.gov.br/dai/dtrat.htm>>. Acesso em 16 abr. 2007.

²⁹⁰ YODA, Ana Jamily Veneroso. **As Organizações Internacionais e o poder de celebrar Tratados**. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/revista/Rev_75/artigos/Ana_rev75.htm>. Acesso em 10 mai. 2007.

²⁹¹ FRAGA, Mirtô. **O Conflito entre Tratado Internacional e Norma de Direito Interno**. Rio de Janeiro: Forense, 1997, p. 33.

constitucionalmente, para que o tratado internacional vire uma norma interna, com todas as características que esta possui.²⁹²

Desde a celebração do tratado, para sua validade e rigidez, faz-se necessário o seguimento dos trâmites determinados pela Convenção de Viena, a qual, mesmo não ratificada e obrigatória internamente, tem pautado as negociações efetivadas pela Presidência da República, constando-se tal fato nas recomendações do *Manual de Procedimentos - Prática Diplomática Brasileira*, de 1984.²⁹³

As principais fases de conclusão dos tratados são a negociação e assinatura, a ratificação, a promulgação e publicação.²⁹⁴

A negociação é a fase de discussão, ao fim da qual é elaborado o texto do tratado. Em seguida, o texto é assinado pelo representante plenipotenciário de cada Estado²⁹⁵. A CF determina a competência privativa do Presidente da República na celebração de tratados, sujeita a referendo do Congresso Nacional.²⁹⁶

A ratificação (aceitação, aprovação, adesão) significa “o ato internacional assim denominado pelo qual um Estado estabelece no plano internacional o seu consentimento em obrigar-se por um tratado.”²⁹⁷. Como

²⁹² ARIOSI, Mariângela. O *iter* procedimental da recepção dos tratados internacionais no ordenamento jurídico brasileiro . **Jus Navigandi**, Teresina, ano 9, n. 498, 17 nov. 2004. Disponível em: <<http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=5943>>. Acesso em: 13 mai. 2007.

²⁹³ MEDEIROS, Antônio Paulo Cachapuz de. **O Poder de Celebrar Tratados**. Porto Alegre: Sergio Antonio Fabris Editor, 1995, p. 276.

²⁹⁴ MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES. **Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados**. Disponível em: <<http://www2.mre.gov.br/dai/dtrat.htm>>. Acesso em 16 abr. 2007.

²⁹⁵ SAMPAIO, Patrícia Regina Pinheiro; SOUZA, Carlos Affonso Pereira de. **Conflito entre tratados e leis**. Disponível em <http://www.puc-rio.br/sobrepuc/depto/direito/pet_jur/cafpattl.html>. Acesso em: 06 mai. 2007.

²⁹⁶ Artigo 84, VIII da CF.

²⁹⁷ Artigo 2º, inciso 1, letra b, da Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados. *In*: MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES. **Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados**. Disponível em: <<http://www2.mre.gov.br/dai/dtrat.htm>>. Acesso em 16 abr. 2007.

destaca Rezek²⁹⁸, o poder competente para a ratificação é fixado pelo Direito Constitucional de cada Estado, sendo um ato do Poder Executivo, ainda que este não possa prescindir da aprovação do Legislativo.

Assim como determina a CF a competência do Presidente da República na celebração de tratados, sujeita ao referendo do Congresso Nacional, cada país regula, individualmente, a incorporação do tratado internacional ao seu sistema jurídico interno e a sua ordem hierárquica dentro desse sistema.²⁹⁹

Por último, o tratado, após ratificação, deve ser promulgado e publicado.

Estas fases sucedem à ratificação, sendo ato jurídico interno, que torna o tratado válido e executável dentro dos limites territoriais do Estado. Sua importância reside em que os tratados não são norma de direito interno, sendo a partir de sua promulgação, através de decreto do Presidente da República, que estes passam a integrar o ordenamento jurídico interno. Uma vez promulgado o texto do decreto, constando a íntegra do tratado em anexo, este é publicado no Diário Oficial da União. A publicação é imprescindível para que o tratado seja aplicado internamente, por dar ciência à população de sua existência, mas cumpre ressaltar que sua observância pelo Estado no plano internacional independente desta.³⁰⁰

Não obstante o procedimento necessário à validade dos tratados, há a possibilidade de excluir ou modificar o efeito jurídico de certas

²⁹⁸ REZEK, Jose Francisco. **Direito internacional público**: curso elementar. 10. ed. rev. e atual. São Paulo: Saraiva, 2005, p. 29.

²⁹⁹ RECHSTEINER, Beat Walter. **Direito internacional privado**: teoria e prática. 4. ed. rev. atual. São Paulo: Saraiva, 2000, p. 70-71.

³⁰⁰ SAMPAIO, Patrícia Regina Pinheiro; SOUZA, Carlos Affonso Pereira de. **Conflito entre tratados e leis**. Disponível em <http://www.puc-rio.br/sobrepuc/depto/direito/pet_jur/cafpattl.html>. Acesso em: 06 mai. 2007.

disposições mediante declaração unilateral, que é a reserva³⁰¹, se o próprio tratado prever esta hipótese.³⁰²

O artigo 5º, § 2º da CF estabelece que “os direitos e garantias expressos nesta Constituição não excluem outros decorrentes do regime e dos princípios por ela adotados, ou dos tratados internacionais em que a República Federativa do Brasil seja parte”, ou seja, os tratados internacionais podem ser incorporados ao sistema jurídico brasileiro, ficando sujeitos, desta forma, aos ditames legais pátrios, sendo exercido sobre estes os controles de constitucionalidade, havendo paridade entre o tratado e a lei nacional.³⁰³

Questão de grande controvérsia, sobretudo na doutrina, é a relação do tratado internacional com o direito infraconstitucional. Contudo, no que diz respeito ao *status* infraconstitucional dos tratados internacionais não há dúvidas, na medida em que o §3º, do artigo 5º da Constituição Federal determina expressamente o caráter constitucional apenas dos tratados internacionais sobre direitos humanos.³⁰⁴

A jurisprudência do STF consagra a eficácia de lei ordinária dos tratados, não se sobrepondo a norma referente à lei complementar, e muito menos ser contrária a esta ou à norma constitucional. Uma vez levados ao nível de lei ordinária, estes poderiam ser revogados por lei federal posterior, com

³⁰¹ Artigo 2º, inciso 1, letra d, da Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados: “reserva’ significa uma declaração unilateral, qualquer que seja a sua redação ou denominação, feita por um Estado ao assinar, ratificar, aceitar ou aprovar um tratado, ou a ele aderir, com o objetivo de excluir ou modificar o efeito jurídico de certas disposições do tratado em sua aplicação a esse Estado”. *In*: MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES. **Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados**. Disponível em: <<http://www2.mre.gov.br/dai/dtrat.htm>>. Acesso em 16 abr. 2007.

³⁰² RECHSTEINER, Beat Walter. **Direito internacional privado: teoria e prática**, p. 74.

³⁰³ RECHSTEINER, Beat Walter. **Direito internacional privado: teoria e prática**, p. 71-72.

³⁰⁴ Artigo 5º, §3º da CF: Os tratados e convenções internacionais sobre direitos humanos que forem aprovados, em cada Casa do Congresso Nacional, em dois turnos, por três quintos dos votos dos respectivos membros, serão equivalentes às emendas constitucionais.

fundamento no artigo 47 da Constituição Federal³⁰⁵, haja vista que a aprovação de um tratado é realizada pela mesma quantidade de membros exigida para a aprovação de uma lei ordinária.³⁰⁶

Ocorre que, como já exposto, consoante os objetivos do trabalho, os contratos de transporte marítimo internacional são regulados por tratados que o Brasil não ratificou.

Assim, tais normas não fazem parte do ordenamento pátrio, de acordo com o já citado artigo 5º, §2º da Constituição, devendo ser aplicada a tais contratos a legislação nacional. Isso ocorre porque, uma vez inexistentes no ordenamento jurídico pátrio as convenções utilizadas no disciplinamento do contrato de transporte marítimo internacional, aplicar-se-á a estes a LICC, a qual apresenta as principais regras reguladoras dos contratos internacionais na ótica do ordenamento interno.

[...] as *Bill of Ladings* são reguladas pela Convenção Internacional para Unificação de Regras Referentes a Conhecimento Marítimo, também denominada Regras de Haia, assinada em Bruxelas em 25.08.1924, e mais tarde emendada por protocolo assinado na mesma cidade, em 23.02.1968. Mas como o Brasil não chancelou tais convenções internacionais, estas nada representam no universo do ordenamento jurídico brasileiro, não se lhes aplicando o disposto na segunda parte do §2º do art. 5º da Constituição Federal, por não terem sido ratificadas.³⁰⁷

Ainda que tal entendimento colida com o princípio da autonomia da vontade, diante da consagração da função social do contrato,

³⁰⁵ Artigo 47 da CF: *Salvo disposição constitucional em contrário, as deliberações de cada Casa e de suas Comissões serão tomadas por maioria dos votos, presente a maioria absoluta de seus membros.* (grifo meu)

³⁰⁶ ROBERTO, Wilson Furtado. A recepção de Tratados Internacionais como Norma Constitucional – Consequência da EC nº 45. **Juristas**. Disponível em <http://www.juristas.com.br/a_669~p_1~A-recep%C3%A7%C3%A3o-de-Tratados-Internacionais-como-Norma-Constitucional-%E2%80%93-Consequ%C3%Aancia-da-EC-n%C2%BA-45>. Acesso em 15 abr. 2007.

³⁰⁷ LAMY, Eduardo de Avelar. Contrato de Transporte Marítimo Internacional: Foro e Legislação Aplicável. In: CASTRO, Osvaldo Agripino de. (org.) **Temas Atuais de Direito do Comércio Internacional**. vol. II. Florianópolis: Editora da OAB/SC, 2005, p. 411.

expressa na dicção do artigo 421 do CC³⁰⁸, há uma desvirtuação da noção de individualidade que acompanha o instituto, sofrendo a contratação engendrada entre as partes restrições em prol do interesse público.

Assim, o princípio da força obrigatória dos contratos perde sua eficácia, em face de não mais se admitir a idéia de um pacto irretratável, quando se tem conhecimento de que os ônus contratuais foram assumidos em condições desiguais.³⁰⁹

Como destaca Boucault³¹⁰, “o princípio da autonomia da vontade não derroga as normas de ordem pública vigentes no direito interno dos Estados, em matérias de contratos.”

Neste sentido, ao lado do CC, a LICC deixa de consagrar a regra de autonomia da vontade quanto à escolha dos sistemas jurídicos norteadores dos contratos, em privilégio da sua função social, com espeque no interesse público.³¹¹

A regra vigente no sistema brasileiro, de qualquer forma, apresenta-se em oposição ao desenvolvimento do Direito Internacional Privado mundial.

No decorrer do século passado, constata-se a elaboração de importantes iniciativas, no sentido de estabelecer sistemas de princípios e regras não estatais que pudessem ser escolhidas pelas partes, e, assim, conferir mais

³⁰⁸ Artigo 421 do CC: *A liberdade de contratar será exercida em razão e nos limites da função social do contrato.* (grifo meu)

³⁰⁹ SCHMITT, Cristiano Heineck. **Cláusulas abusivas nas relações de consumo.** São Paulo: Revista dos Tribunais, 2006, p. 55.

³¹⁰ BOUCAULT, Carlos Eduardo de Abreu. O art. 9º da Lei de Introdução ao Código Civil e a lei aplicável aos contratos de transporte marítimo no direito internacional privado. *In: Revista de Direito Privado.* n. 8. São Paulo: Revista dos Tribunais, out.dez./2001, p. 34.

³¹¹ LEHMEN, Alessandra. **A autonomia da vontade das partes na determinação do direito aplicável aos contratos internacionais.** Disponível em: <http://www.cbsg.com.br/pdf_publicacoes/autonomia_contratos_int.pdf>. Acesso em: 12 mai. 2007.

agilidade e certeza ao comércio internacional. A Convenção de Roma é fruto destas iniciativas, porque admite claramente a autonomia da vontade.³¹²

[...] nossa ordem diverge de boa parte das convenções de Direito Internacional Privado adotadas pelo mercado global. Trata-se de uma realidade que desafia investigações jurídicas acerca de interpretações favoráveis aos nacionais brasileiros [...] sem, no entanto, retirar a competitividade e a segurança necessárias ao ambiente de mercado internacional.³¹³

De qualquer forma, até a autonomia da vontade protegida pela Convenção de Roma sofre entraves, havendo limites à liberdade de contratar a proteção dos contratos internacionais de consumo e em matéria de trabalho. Nessas modalidades, quaisquer disposições particulares que tenham por fim se furta da regra positiva, sob o invólucro de norma imperativa, não serão consideradas válidas.³¹⁴

Concorrem simultaneamente para a consolidação do contrato a vinculação recíproca entre as partes e o equilíbrio contratual único, vez que consagra a paridade contratual entre os operadores econômicos. O contrato é negócio plurilateral e a natureza de suas normas deve ser neutra, sem beneficiar qualquer uma das partes contratantes.³¹⁵

Outro instrumento desenvolvido no intuito de harmonizar as disposições legais aplicáveis aos contratos internacionais é a Convenção

³¹² LEHMEN, Alessandra. **A autonomia da vontade das partes na determinação do direito aplicável aos contratos internacionais.** Disponível em: <http://www.cbsg.com.br/pdf_publicacoes/autonomia_contratos_int.pdf>. Acesso em: 12 mai. 2007.

³¹³ LAMY, Eduardo de Avelar. Contrato de Transporte Marítimo Internacional: Foro e Legislação Aplicável. *In*: CASTRO, Osvaldo Agripino de. (org.) **Temas Atuais de Direito do Comércio Internacional.** vol. II. Florianópolis: Editora da OAB/SC, 2005, p. 411.

³¹⁴ LEHMEN, Alessandra. **A autonomia da vontade das partes na determinação do direito aplicável aos contratos internacionais.** Disponível em: <http://www.cbsg.com.br/pdf_publicacoes/autonomia_contratos_int.pdf>. Acesso em: 12 mai. 2007.

³¹⁵ BOUCAULT, Carlos Eduardo de Abreu. O art. 9º da Lei de Introdução ao Código Civil e a lei aplicável aos contratos de transporte marítimo no direito internacional privado. *In*: **Revista de Direito Privado.** n. 8, p. 34.

Interamericana de Direito Internacional Privado (CIDIP), aprovada no México, em 1994.³¹⁶

O artigo 7º do CIDIP determina que, em relação ao direito escolhido pelas partes, este deve ser expresso no contrato e, não o sendo, deverá se depreender da conduta das partes e do conjunto das cláusulas do contrato. Ainda, o dispositivo enuncia que a indicação do foro pelas partes não compreende a designação do direito aplicável.³¹⁷

Como leciona Lehmen³¹⁸, a LICC e os termos do artigo 421 do CC evidenciam que, no Brasil, vigora um sistema fechado sobre si próprio, com a limitação da autonomia da vontade das partes em dois aspectos: na escolha da lei aplicável, impossibilitada pela negação, pela LICC, da autonomia das partes e na definição do conteúdo material do contrato.

Esse aspecto ocorre, na medida em que um contrato internacional celebrado no Brasil, que tenha, deste modo, de ser apreciado pelos Tribunais locais e contenha eleição de regras materiais diversas, correrá o risco de que tais regras sejam desconsideradas em razão da limitação da autonomia da vontade das partes consubstanciada no artigo 421 do CC.

Sustentar a limitação de responsabilidade é sustentar o reconhecimento da incidência de normas morais nas obrigações civis e/ou consumeristas, uma vez que limitar a responsabilidade, por vezes a valores

³¹⁶ MARQUES, Cláudia Lima. A insuficiente proteção do consumidor nas normas de Direito Internacional Privado - Da necessidade de uma convenção interamericana(CIDIP) sobre a lei aplicável a alguns contratos e relações de consumo. **Revista dos Tribunais**. v. 788. São Paulo: Revista dos Tribunais, jun./2001, p. 44.

³¹⁷ BOUCAULT, Carlos Eduardo de Abreu. O art. 9º da Lei de Introdução ao Código Civil e a lei aplicável aos contratos de transporte marítimo no direito internacional privado. *In*: **Revista de Direito Privado**. n. 8, p. 37.

³¹⁸ LEHMEN, Alessandra. **A autonomia da vontade das partes na determinação do direito aplicável aos contratos internacionais**. Disponível em: <http://www.cbsg.com.br/pdf_publicacoes/autonomia_contratos_int.pdf>. Acesso em: 12 mai. 2007.

aviltantes, é ato afrontoso à moral, que não pode ser de forma alguma admitido.³¹⁹

Autores como Dias³²⁰ manifestam seu repúdio às cláusulas limitativas:

Sem embargo de sua utilidade, pois estimula os negócios, mediante afastamento da incerteza sobre o *quantum* da reparação, a cláusula limitativa muitas vezes resulta em burla para o credor. Dificilmente se dá o caso de ser o dano real equivalente à reparação prefixada, esta última, por um simulacro de perdas e danos.

Os tribunais brasileiros também demonstram não apreciar as cláusulas limitativas de responsabilidade, porque consideram não escrita qualquer cláusula limitativa da obrigação de não indenizar, caso o valor torne irrisória a indenização, como a seguir transcrito:

CIVIL E COMERCIAL - SEGURO - TRANSPORTE MARITIMO - INDENIZAÇÃO - CLÁUSULA LIMITATIVA DA RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR – SUMULA 161, DO STF. I - Reputa-se não escrita qualquer clausula limitativa da obrigação de não indenizar, em contrato de transporte marítimo, o valor capaz de tornar irrisória a indenização relativa aos danos causados. II - Precedentes do Superior Tribunal de Justiça. III- Recurso conhecido e provido. (REsp 29121/SP. Rel. Min. Waldemar Zveiter, Terceira Turma, vencidos os Min. Claudio Santos e Eduardo Ribeiro, DJ 22/03/1993)³²¹

³¹⁹ PACHECO, Paulo Henrique Cremonese. Do Código de Defesa do Consumidor: aspectos relevantes ao direito marítimo e ao direito do seguro. *In: Revista do Instituto dos Advogados de São Paulo*. n. 10. São Paulo: Revista dos Tribunais, jul.dez./2002, p. 291.

³²⁰ DIAS, José de Aguiar. **Da responsabilidade civil**, vol. II, 1979, p. 112.

³²¹ BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Civil e Comercial. Seguro. Transporte Marítimo. Indenização. Cláusula Limitativa da Responsabilidade do Transportador. Sumula 161, do STF. Acórdão em Recurso Especial n. 29121/SP. Relator Ministro Waldemar Zveiter, Terceira Turma. DJ, 22 mar. 1993. **Revista Eletrônica de Jurisprudência**. Disponível em:

<<http://www.stj.gov.br/webstj/Processo/JurlImagem/frame.asp?registro=199200286232&ata=22/03/1993>>. Acesso em: 07 mar. 2007.

Mesmo quando as cláusulas inseridas no contrato de transporte marítimo dizem respeito à determinação da legislação aplicável aos contratos de transporte marítimo, de um modo geral, a jurisprudência pátria não aplica o princípio da autonomia das vontades. Invoca-se, assim, a lei interna com base, tanto nas disposições dos artigos 9º³²² e 12³²³, da LICC, quanto no artigo 88³²⁴ do Código de Processo Civil (CPC), afastada das sinalizações dos instrumentos convencionais e demais fontes aplicáveis aos contratos internacionais.³²⁵

Ditas cláusulas, qualquer que seja sua feição, limitação, restrição, exonerativa, enfim, negativa de responsabilidade, mesmo que parcialmente, é nula de pleno direito, não havendo que se falar em *pacto sunt servanda*, primeiro porque o princípio da supremacia prefere ao da livre manifestação de vontade das partes, depois porque a presença das mesmas é imposta, mediante cláusulas impressas em contratos de adesão.³²⁶

Assim sendo, como destacado, outro elemento atinente aos contratos de transporte marítimo, afeto à autonomia da vontade das partes, é a forma de celebração destes contratos.

Mesmo diante da não ratificação da Convenção de Bruxelas de 1924, emendada por nova Convenção celebrada na mesma cidade em 1968, pelo Brasil, as empresas comerciais brasileiras, em razão das parcerias

³²² Artigo 9º da LICC: *Para qualificar e reger as obrigações, aplicar-se-á a lei do país em que se constituírem.* (grifo meu)

³²³ Artigo 12 da LICC: *É competente a autoridade judiciária brasileira, quando for o réu domiciliado no Brasil ou aqui tiver de ser cumprida a obrigação.* (grifo meu)

³²⁴ Artigo 88 do CPC: *É competente a autoridade judiciária brasileira quando: I - o réu, qualquer que seja a sua nacionalidade, estiver domiciliado no Brasil; II - no Brasil tiver de ser cumprida a obrigação; III - a ação se originar de fato ocorrido ou de ato praticado no Brasil.* (grifo meu)

³²⁵ BOUCAULT, Carlos Eduardo de Abreu. O art. 9º da Lei de Introdução ao Código Civil e a lei aplicável aos contratos de transporte marítimo no direito internacional privado. *In: Revista de Direito Privado*. n. 8, p. 39.

³²⁶ PACHECO, Paulo Henrique Cremonese. Do Código de Defesa do Consumidor: aspectos relevantes ao direito marítimo e ao direito do seguro. *In: Revista do Instituto dos Advogados de São Paulo*, jul.dez./2002, p. 293.

comerciais desenvolvidas no exterior, adotam certas regras destas convenções, como no caso dos contratos de transporte marítimo internacional³²⁷.

Isso decorre, especialmente diante da imposição destes regulamentos por parte das companhias marítimas, por meio de contratos de adesão, os quais não possibilitam aos contratantes discutir suas cláusulas, onde simplesmente aderem aos termos apresentados pelos armadores.

Frente à relevância para o desenvolvimento do estudo dos contratos de transporte marítimo internacional, abordar-se-á com maiores detalhes o contrato de adesão.

3.2 O CONTRATO DE ADESÃO

O contrato, como negócio jurídico por excelência, sofre contemporaneamente um abrandamento, frente às novas técnicas de contratação surgidas especialmente com a evolução do comércio internacional, especialmente na aplicação da máxima *pacta sunt servanda*.³²⁸

A utilização de novas técnicas contratuais é indispensável ao atual sistema de produção e de distribuição em massa, por sua rapidez e segurança, não havendo como retroceder o processo e eliminá-las da atual realidade social.³²⁹

A figura contratual clássica, vinda do Direito Romano, [...] já não domina completamente o campo dos contratos. Outras formas contratuais surgem modernamente, fugindo ao aspecto comum em que várias pessoas discutem as condições e chegam a um

³²⁷ BOUCAULT, Carlos Eduardo de Abreu. O art. 9º da Lei de Introdução ao Código Civil e a lei aplicável aos contratos de transporte marítimo no direito internacional privado. *In: Revista de Direito Privado*. n. 8, p. 34.

³²⁸ SCHMITT, Cristiano Heineck. **Cláusulas abusivas nas relações de consumo**, p. 60.

³²⁹ MANDELBAUM, Renata. **Contratos de adesão e contratos de consumo**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1996, p. 75.

acordo a respeito do objeto e caráter do contrato por elas visado. Uma série de situações especiais em que o contrato se elabora e se torna definitivo de uma maneira diversa da habitual, se torna cada vez mais freqüente em nossos dias.³³⁰

De fato, na sociedade de consumo, com seu sistema de produção e de distribuição em grande quantidade, o comércio jurídico se despessoalizou e se desmaterializou. Os métodos de contratação em massa, ou estandardizados, predominam em quase todas as relações contratuais entre empresas e consumidores. Assim, dentre as novas técnicas de contratação, enfatiza-se o contrato de adesão, haja vista sua larga utilização na contratação do transporte marítimo internacional.³³¹

O termo contrato de adesão foi elaborado por Raymond Saleilles, no final do século XIX, para designar a predeterminação unilateral das cláusulas, sem qualquer discussão prévia entre os contratantes.³³²

Para Marques³³³, o contrato de adesão é

aquele cujas cláusulas são preestabelecidas unilateralmente pelo parceiro contratual economicamente mais forte, *ne varietur*, isto é, sem que o outro parceiro possa discutir ou modificar substancialmente o conteúdo do contrato escrito.

São caracteres do contrato de adesão a simplificação no modo de consentir, a desigualdade entre as partes contratantes, a intervenção do

³³⁰ LOPES, Miguel Maria de Serpa. **Curso de Direito Civil**. 4 ed. rev. e atual. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 1991, v. 3, p. 187.

³³¹ MARQUES, Cláudia Lima. **Contratos no Código de Defesa do Consumidor: o novo regime das relações contratuais**. 4. ed. rev. atual. e ampl. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2002, p. 52-53.

³³² AMARAL JÚNIOR, Alberto do. Comentários ao Código de Proteção do Consumidor. *In* OLIVEIRA, Juarez de [Coord.]. **Comentários ao código de proteção ao consumidor**. São Paulo: Saraiva, 1991, p. 197.

³³³ MARQUES, Cláudia Lima. **Contratos no Código de Defesa do Consumidor: o novo regime das relações contratuais**, p. 58.

Estado, a oferta ao público firme e irrevogável e o predomínio do serviço público.³³⁴

A oferta ao público se dá de forma uniforme, geralmente impressa, em modelo pronto, faltando apenas preencher os dados referentes a parte aderente, do objeto e do preço.

Desta forma, aqueles que desejarem contratar com a empresa para adquirirem produtos ou serviços já receberão pronta e regulamentada a relação contratual, não poderão efetivamente discutir, nem negociar singularmente os termos e condições mais importantes do contrato.³³⁵

Assim, limitam-se a aceitar em bloco as cláusulas, que foram unilateral e uniformemente pré-elaboradas pela empresa proponente, assumindo um simples papel de aderente à vontade manifestada pela proponente no instrumento contratual massificado.³³⁶

Apesar da imposição do conteúdo contratual, os contratos de adesão apresentam vantagens para os contratantes, além de inegáveis desvantagens.

Há vantagens, sobretudo, para o empresário, que predispõe as condições gerais de contratação, justificando a imposição de cláusulas pré-estabelecidas pela produção de massa de bens e serviços, e pelo tráfico mercantil em série, mas pode-se enumerar como vantagem para o aderente, a redução de custos da empresa proponente, a qual terá reflexo na redução de preços.³³⁷

As desvantagens, em geral, são para o aderente, que se vê compelido a assumir um contrato cujas condições gerais foram determinadas exclusivamente pelo empresário.

³³⁴ LOPES, Miguel Maria de Serpa. **Curso de Direito Civil**, p. 193.

³³⁵ MARQUES, Cláudia Lima. **Contratos no Código de Defesa do Consumidor: o novo regime das relações contratuais**, p. 58.

³³⁶ MARQUES, Cláudia Lima. **Contratos no Código de Defesa do Consumidor: o novo regime das relações contratuais**, p. 58.

³³⁷ MANDELBAUM, Renata. **Contratos de adesão e contratos de consumo**, p. 132.

Tal imposição determina a necessidade da presença do Estado para limitar e coibir o abuso no estabelecimento do conteúdo contratual, e gera a necessidade de prévio conhecimento pelo aderente do conteúdo e das condições contratuais, através da correta informação e publicidade e da proibição de criação de cláusulas que serão, pelo conteúdo, consideradas como abusivas e, portanto, devem ser consideradas não escritas.³³⁸

O que torna abusiva uma cláusula é o rompimento do equilíbrio contratual necessário que sua inserção no instrumento negocial provoca [...] Em razão de ser contrária ao bom direito, a cláusula abusiva recebe a sanção da nulidade que, no sistema jurídico brasileiro, é o mais alto grau de invalidade atribuível.³³⁹

A problemática dos contratos de adesão reside no cerne do pacto, pois, uma vez ausente à fase pré-negocial, não sendo o contrato firmado com base em situações iguais para os contratantes, mas existindo imposição por uma das partes de condições gerais de contratação, preestabelecidas e apresentadas à outra parte somente para a adesão aos termos estabelecidos, sendo certo que estes criam vantagens para o predisponente, ou estabelecem restrições aos direitos do aderente, o princípio da fidelidade ao contrato perde sua força.³⁴⁰

A relação em análise, na contratação do transporte marítimo internacional, coaduna-se sobremaneira aos meandros dos contratos de adesão, na medida em que os conhecimentos de carga, instrumentos evidenciadores do contrato de transporte marítimo, possuem em seu anverso as cláusulas regentes da relação transportador-embarcador, que impossibilitam a discussão das cláusulas contratuais pelos contratantes, retirando-lhes a autonomia da vontade.³⁴¹

³³⁸ MANDELBAUM, Renata. **Contratos de adesão e contratos de consumo**, p. 132.

³³⁹ SCHMITT, Cristiano Heineck. **Cláusulas abusivas nas relações de consumo**, p. 63.

³⁴⁰ MANDELBAUM, Renata. **Contratos de adesão e contratos de consumo**, p. 75-76.

³⁴¹ LAMY, Eduardo de Avelar. Contrato de Transporte Marítimo Internacional: Foro e Legislação Aplicável. In: CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de. (org.) **Temas Atuais de Direito do Comércio Internacional**. vol. II, 2005, p. 411.

Mesmo que justificada a utilização desta forma contratual no transporte marítimo internacional, em face da grande quantidade de cargas transportadas diariamente em nível mundial, racionalizando a relação entre as partes, especialmente pela funcionalidade atinente à política empresarial, ocorre que é inegável a tendência dos empresários em utilizar essa racionalização em proveito próprio. Os proponentes dos serviços de transportes, ao elegerem as condições gerais de negociação que irão imperar no contrato, inserem nesse contexto condições que lhes são exclusivamente benéficas, em detrimento do futuro aderente.³⁴²

Importante destacar que o conhecimento de carga emitido pelos denominados agentes de carga (*NVOCC, Freight Forwarders*), o *House Bill of Lading*, há que ser interpretado de maneira ampla, como verdadeiro contrato de adesão, nos mesmos moldes do celebrado com o armador, evidenciado pelo *Master Bill of Lading*.

O pacto efetuado com o agente de carga possui como lastro o contrato celebrado entre este e o armador, em face do veículo transportador não ser de propriedade do agente, o que não pode retirar sua responsabilidade sobre a mercadoria transportada, tampouco prejudicar o contratante. Não há, assim, desvirtuamento da relação, diante das idênticas características intrínsecas do negócio, qual seja, o transporte marítimo internacional de mercadorias.

Os contratos de adesão são disciplinados tanto pelo CC, quanto pelo CDC, sendo necessário analisar a natureza da relação aperfeiçoada entre o armador e o embarcador, a fim de determinar, em primeira vista, se há uma relação consumerista ou civilista.

Além disso, deve-se, frente a um litígio a ser resolvido, esclarecer qual a legislação aplicável e o foro competente para dirimir tais questões, considerando a inaplicabilidade de convenções internacionais não ratificadas pelo Brasil, portanto, inexistentes no universo jurídico nacional.

³⁴² MANDELBAUM, Renata. **Contratos de adesão e contratos de consumo**, p. 133.

Para determinar a natureza da relação engendrada entre armador e embarcador, faz-se necessário determinar se o embarcador enquadra-se no conceito de consumidor, na qual, uma vez caracterizada tal condição, não haveria dúvidas do enquadramento do transportador como fornecedor do serviço de transporte, conforme preceituado no artigo 3º do CDC³⁴³, caracterizando assim a relação como consumerista, aplicando-se ao caso os preceitos do CDC.

Caso o embarcador, pessoa jurídica tomadora do serviço, não se enquadre no conceito de consumidor, aplicar-se-ão os preceitos legais do CC e LICC, não obstante a questão contratual, a qual, no caso, define como aplicável preceitos alienígenas, inexistentes aos olhos da legislação pátria.

3.3 CONCEITO DE CONSUMIDOR

O CDC estabelece, em seu artigo 2º, que “consumidor é toda pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final.”

Entre as diversas classificações do conceito de consumidor, destaca-se a divisão em sentido estrito e *lato*. Silva³⁴⁴ ensina que, em sentido *lato*:

[...] consumidor é aquele que adquire, possui ou utiliza um bem ou serviço, quer para uso pessoal ou privado, quer para uso profissional. O que importa é que alguém seja o ‘consumidor’ do bem, isto é, que consuma, complete, termine o processo

³⁴³ Artigo 3º do CDC: *Fornecedor é toda pessoa física ou jurídica, pública ou privada, nacional ou estrangeira, bem como os entes despersonalizados, que desenvolvem atividade de produção, montagem, criação, construção, transformação, importação, exportação, distribuição ou comercialização de produtos ou prestação de serviços. [...] § 2º Serviço é qualquer atividade fornecida no mercado de consumo, mediante remuneração, inclusive as de natureza bancária, financeira, de crédito e securitária, salvo as decorrentes das relações de caráter trabalhista.* (grifo meu)

³⁴⁴ SILVA, João Calvão da. **Responsabilidade civil do produtor**. Coimbra: Almedina, 1999, p. 213.

econômico, dando satisfação a necessidades pessoais, familiares e/ou profissionais.

Já em sentido estrito,

consumidor é apenas aquele que adquire, possui ou utiliza um bem ou um serviço, para uso privado (pessoal, familiar ou doméstico), de modo a satisfazer as necessidades pessoais e familiares, mas não já o que obtém ou utiliza bens e serviços para a satisfação das necessidades de sua profissão ou de sua empresa.³⁴⁵

Contudo, a grande discussão doutrinária e jurisprudencial na conceituação de consumidor dá-se acerca do alcance da expressão "destinatário final", onde se destacam as duas correntes doutrinárias que buscam delinear o alcance do conceito de consumidor com base na caracterização do destinatário final do artigo 2º do CDC, quais sejam a maximalista (objetiva) e a finalista (subjéctiva).

3.3.1 Teoria maximalista

Como ensina Coelho³⁴⁶, o conceito de consumidor, para corrente maximalista (objetiva)

ênfatiza a posição de elo final da cadeia de distribuição de riqueza. Nela, o aspecto ressaltado pelo conceito jurídico é o do agente econômico que destrói o valor de troca dos bens ou serviços, ao utilizá-los diretamente, sem intuito especulativo.

Andrighi³⁴⁷ aponta que a teoria maximalista "considera que a aquisição ou uso de bem ou serviço na condição de destinatário final fático

³⁴⁵ SILVA, João Calvão da. **Responsabilidade civil do produtor**, p. 213.

³⁴⁶ COELHO, Fábio Ulhoa. **O empresário e os direitos do consumidor**. São Paulo: Saraiva, 1994, p. 45.

caracteriza a relação de consumo, por força do elemento objetivo, qual seja, o ato de consumo.”

Não influi na definição de consumidor o uso privado ou econômico-profissional do bem, porquanto quem adquire ou utiliza, bem ou serviço, com vistas ao exercício de atividade econômica, sem que o produto ou serviço integre diretamente o processo de produção, transformação, montagem, beneficiamento ou revenda, o faz na condição de destinatário final, ainda que meramente fático, o que caracteriza o conceito de consumidor.³⁴⁸

A visão maximalista compreende todos aqueles que se utilizam faticamente de um bem ou serviço posto no mercado, como destinatário fático da linha de produção, ampliando ao máximo a interpretação do artigo 2º do CDC, abrangendo um maior número de relações, onde, no caso concreto, os agentes podem assumir no mercado, em momentos diferentes, tanto papéis de consumidores quanto de fornecedores.³⁴⁹

3.3.2 Teoria finalista

No tocante ao conceito de consumidor para a corrente finalista (subjéctiva), nas palavras de Coelho³⁵⁰, “a ênfase do conceito jurídico recai sobre a sua qualidade de não profissional.”

³⁴⁷ ANDRIGHI, Fátima Nancy. **O conceito de consumidor direto e a jurisprudência do superior tribunal de justiça.** Disponível em <http://bdjur.stj.gov.br/dspace/bitstream/2011/604/1/O_Conceito_de_Consumidor_Direto.pdf>. Acesso em: 25 mai. 2007.

³⁴⁸ ANDRIGHI, Fátima Nancy. **O conceito de consumidor direto e a jurisprudência do superior tribunal de justiça.** Disponível em <http://bdjur.stj.gov.br/dspace/bitstream/2011/604/1/O_Conceito_de_Consumidor_Direto.pdf>. Acesso em: 25 mai. 2007.

³⁴⁹ SCHMITT, Cristiano Heineck. **Cláusulas abusivas nas relações de consumo**, p. 65-66.

³⁵⁰ COELHO, Fábio Ulhoa. **O empresário e os direitos do consumidor**, p. 45.

Como destaca Filomeno³⁵¹, o conceito de consumidor adotado pelo CDC possui caráter exclusivamente econômico, levando em consideração tão somente aquele que, no mercado de consumo, adquire bens ou então contrata serviços como destinatário final, ou seja, de orientação finalista.

Para os finalistas, a “aquisição ou uso de bem ou serviço para o exercício de atividade econômica, civil ou empresária, descaracteriza requisito essencial à formação da relação de consumo, qual seja, ser o consumidor o destinatário final da fruição do bem.”³⁵²

Como o bem ou serviço serão empregados no desenvolvimento da atividade lucrativa, a circulação econômica não se encerra nas mãos da pessoa natural (profissional ou empresário) ou jurídica (sociedade simples ou empresária) que os utilize. [...] pouco importa se o bem ou serviço adquirido será revendido ao consumidor (diretamente ou por transformação, montagem ou beneficiamento) ou simplesmente agregado ao estabelecimento empresarial (por exemplo: maquinário adquirido para a fabricação de produtos, veículo utilizado na entrega de mercadorias, móveis e utensílios que irão compõem o estabelecimento, programas de computador e máquinas utilizados para controle de estoque ou gerenciamento): a sua utilização, direta ou indireta, na atividade econômica exercida, descaracteriza a destinação ou fruição final do bem, transformando-o em instrumento do ciclo produtivo de outros bens ou serviços.³⁵³

Para Marques³⁵⁴, a corrente finalista busca a aplicação do CDC a partir de uma interpretação teleológica, pela qual o destinatário, pessoa

³⁵¹ FILOMENO, José Geraldo Brito. **Código Brasileiro de Defesa do Consumidor**. Rio de Janeiro: Forense, págs. 26-27.

³⁵² ANDRIGHI, Fátima Nancy. **O conceito de consumidor direto e a jurisprudência do superior tribunal de justiça**. Disponível em <http://bdjur.stj.gov.br/dspace/bitstream/2011/604/1/O_Conceito_de_Consumidor_Direto.pdf>. Acesso em: 25 mai. 2007.

³⁵³ ANDRIGHI, Fátima Nancy. **O conceito de consumidor direto e a jurisprudência do superior tribunal de justiça**. Disponível em <http://bdjur.stj.gov.br/dspace/bitstream/2011/604/1/O_Conceito_de_Consumidor_Direto.pdf>. Acesso em: 25 mai. 2007.

³⁵⁴ MARQUES, Cláudia Lima. **Contratos no Código de Defesa do Consumidor: o novo regime das relações contratuais**, p. 253.

física ou jurídica, além de fático é econômico. O consumidor precisa utilizar o bem ou serviço para uso próprio ou familiar, não podendo adquirir produtos para revenda ou para uso profissional, tampouco aplicá-los na produção ou na comercialização, mesmo que indiretamente.

Como enfatiza Donato:³⁵⁵

Destinatário final é aquele destinatário fático e econômico do bem ou serviço, seja ele pessoa física ou jurídica. Assim não basta ser destinatário fático do produto, isto é, retirá-lo do ciclo produtivo. É necessário ser também destinatário final econômico, ou seja, não adquiri-lo para conferir-lhe utilização profissional, pois o produto seria reconduzido para a obtenção de novos benefícios econômicos (lucros) e que, cujo custo estaria sendo indexado no preço final do profissional. Não se estaria, pois, conferindo a esse ato de consumo a finalidade pretendida: a destinação final.

Paralelamente à divergência doutrinária, há o posicionamento da jurisprudência pátria.

3.3.3 Posicionamento jurisprudencial acerca do conceito de consumidor

Da análise dos julgados do STJ, verificam-se diversos precedentes coadunados tanto com a corrente maximalista quanto com a finalista.

Entre os precedentes da corrente finalista, destacam-se: Resp nº. 218.505/MG, Rel. Min. Barros Monteiro, Quarta Turma, unânime, DJ 14/02/2000; Resp nº. 264.126/RS, Rel. Min. Barros Monteiro, Quarta Turma, unânime, DJ 27/08/2000; Resp nº. 475220/GO, Rel. Min. Paulo Medina, Sexta Turma, unânime, DJ 15/09/2003.³⁵⁶

³⁵⁵ DONATO, Maria Antonieta Zanardo. **Proteção ao consumidor: conceito e extensão**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1993, p. 90

³⁵⁶ BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **Jurisprudência**. Disponível em: <www.stj.gov.br>. Acesso em: 04 mar. 2007.

Como precedentes de corrente maximalista podem ser mencionados: Resp 208.793/MT, Rel. Min. Carlos Alberto Menezes Direito, Terceira Turma, unânime, DJ 01/08/2000; Resp 329.587/SP, Rel. Min. Carlos Alberto Menezes Direito, Terceira Turma, unânime, DJ 24/06/2002; Resp 488.274/MG, Rel. Min. Nancy Andrighi, Terceira Turma, unânime, DJ 23/06/2003; Resp 468.148/SP, Rel. Min. Carlos Alberto Menezes Direito, Terceira Turma, unânime, DJ 28/10/2003; Resp 445.854/MS, Rel. Min. Castro Filho, Terceira Turma, unânime, DJ 19/12/2003; Resp 235.200/RS, Rel. Min. Carlos Alberto Menezes Direito, Terceira Turma, DJ 04/12/00, Resp 248424/RS, Rel. Min. Carlos Alberto Menezes Direito, Terceira Turma, DJ 05/02/01 e Resp 263721/MA, Rel. Min. Carlos Alberto Menezes Direito, Terceira Turma, DJ 09/04/01; Resp 263.229/SP, Rel. Min. José Delgado, Primeira Turma, unânime, DJ 09/04/2001; Resp 286.441/RS, Rel. Min. Antonio de Pádua Ribeiro, Rel. p/ac. Min. Carlos Alberto Menezes Direito, Terceira Turma, maioria, DJ 03/02/2003; Resp 302212/RJ, Rel. Min. Castro Filho, Terceira Turma, unânime, DJ 27/06/2005.³⁵⁷

Da análise jurisprudencial, verifica-se ampla predominância da corrente maximalista, sendo essa linha adotada pelas Primeira e Terceira Turmas do STJ. Como ressaltam Arruda Alvim, Thereza Alvim, Eduardo Arruda Alvim e James Marins³⁵⁸, tal posicionamento não poderia ser diverso.

Procurou traçar o legislador, objetivamente, a linha mestra do conceito de consumidor. Neste mister, estabeleceu no artigo 2º deste Código que é consumidor 'toda pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final', ou seja, cuja aquisição se insere no termo final dos quadros de um ciclo de produção. [...] a única característica restritiva seria a aquisição ou utilização do bem como destinatário final. Assim, para o art. 2º, o importante é a retirada do bem de mercado (ato objetivo) sem se importar com o sujeito que adquire o bem, profissional ou não (elemento subjetivo); [...] não podemos concordar com a equiparação que se quer fazer de uso final com uso privado, pois tal equiparação não está autorizada na lei e não

³⁵⁷ BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **Jurisprudência**. Disponível em: <www.stj.gov.br>. Acesso em: 04 mar. 2007.

³⁵⁸ ALVIM, Arruda *et al.* **Código do Consumidor Comentado**. 2. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1995. p. 27.

cabe ao intérprete restringir onde a norma não o faz [...] Assim, pode-se afirmar que em inúmeras situações as empresas (de comércio ou de produção) adquirem ou utilizam-se de produtos como 'destinatários finais', quando então, dada a definição deste art. 2º, recebem plenamente a proteção deste Código, na qualidade de 'consumidor pessoa-jurídica'. [...] Da mesma forma, não se pode pretender limitar a proteção do Código às pessoas jurídicas equiparadas ao consumidor hipossuficiente, pois que em momento algum condiciona o Código o conceito de consumidor à hipossuficiência.

Assim, mesmo a pessoa jurídica, no exercício de sua atividade, econômica “será consumidora sempre que o bem ou serviço for adquirido ou utilizado para destinação final. Desnecessária, na hipótese, a demonstração de ser, a pessoa jurídica, parte vulnerável ou hipossuficiente (fático ou econômico, técnico ou jurídico) perante o fornecedor”.³⁵⁹

Mesmo os defensores da corrente finalista admitem a necessidade de mitigação do critério subjetivo utilizado, para atender situações em que a vulnerabilidade se encontra demonstrada no caso concreto, haja vista que a relação jurídica qualificada por ser de consumo não se caracteriza pela presença de pessoa física ou jurídica em seus pólos, mas pela presença de uma parte vulnerável de um lado (consumidor), e de um fornecedor, de outro.³⁶⁰

[...] é essência do Código o reconhecimento da vulnerabilidade do consumidor no mercado, princípio-motor da política nacional das relações de consumo (art. 4º, I). Em relação a esse componente informador do subsistema das relações de consumo, inclusive, não se pode olvidar que a vulnerabilidade não se define tão-somente pela capacidade econômica, nível de informação/cultura ou valor do contrato em exame. Todos esses elementos podem estar presentes e o comprador ainda ser vulnerável pela

³⁵⁹ ANDRIGHI, Fátima Nancy. **O conceito de consumidor direto e a jurisprudência do superior tribunal de justiça.** Disponível em <http://bdjur.stj.gov.br/dspace/bitstream/2011/604/1/O_Conceito_de_Consumidor_Direto.pdf>. Acesso em: 25 mai. 2007.

³⁶⁰ REsp 476428/SC. Rel. Ministro Nancy Andrighi. Terceira Turma. DJ 09/05/2005. Disponível em <https://ww2.stj.gov.br/revistaeletronica/ita.asp?registro=200201456245&dt_publicacao=09/05/2005>. Acesso em 17 nov. 2006.

dependência do produto; pela natureza adesiva do contrato imposto; pelo monopólio da produção do bem ou sua qualidade insuperável; pela extremada necessidade do bem ou serviço; pelas exigências da modernidade atinentes à atividade, dentre outros fatores. [...] Por isso mesmo, ao consagrar o critério finalista para interpretação do conceito de consumidor, a jurisprudência deste STJ também reconhece a necessidade de, em situações específicas, abrandar o rigor do critério subjetivo do conceito de consumidor, para admitir a aplicabilidade do CDC nas relações entre fornecedores e consumidores-empresários em que fique evidenciada a relação de consumo, isto é, a relação formada entre fornecedor e consumidor vulnerável, presumidamente ou não. Ainda nesse contexto, cumpre lembrar que o STJ já houve por bem afastar a incidência do CDC, p.ex., se verificado o expressivo porte financeiro ou econômico: da pessoa tida por consumidora (hipersuficiência); do contrato celebrado entre as partes; ou de outra circunstância capaz de afastar, em tese, a vulnerabilidade econômica, jurídica ou técnica.³⁶¹

Assim, apesar da prevalência da teoria maximalista, a mitigação da corrente finalista conduz à possibilidade de aplicação do CDC à relação aperfeiçoada por pessoas jurídicas, em especial quando se verifica a vulnerabilidade do destinatário final, enquadrando-se dessa forma no conceito de consumidor definido pelo CDC, haja vista a expressa determinação legal de proteção ao comprador vulnerável.

3.3.4 Vulnerabilidade

A vulnerabilidade³⁶² caracteriza-se pela existência de um lado fraco na relação³⁶³, possuindo relação com a hipossuficiência³⁶⁴, a qual

³⁶¹ REsp 476428/SC. Rel. Ministro Nancy Andrighi. Terceira Turma. DJ 09/05/2005. Disponível em <https://ww2.stj.gov.br/revistaeletronica/ita.asp?registro=200201456245&dt_publicacao=09/05/2005>. Acesso em 17 nov. 2006.

³⁶² Artigo 4º do CDC: “A Política Nacional das Relações de Consumo tem por objetivo o atendimento das necessidades dos consumidores, o respeito à sua dignidade, saúde e

distingui-se daquela, por se referir especificamente à parte economicamente fraca.³⁶⁵

Desta forma, a vulnerabilidade apresenta-se como elemento de conexão entre ambas as teorias, possibilitando a pessoa jurídica enquadrar-se no conceito de consumidor, em atendimento ao mandamento descrito no artigo 2º do CDC.

Ainda que se utilizasse o conceito econômico de consumidor (teoria finalista), a vulnerabilidade do consumidor no mercado, determinará a relação consumista entre as partes, mesmo que em ambos os pólos figurem pessoas jurídicas, a qual merecerá a proteção do CDC.

O conceito jurídico de consumidor (teoria maximalista), também possibilita às pessoas jurídicas o enquadramento no conceito de consumidor, sendo que, uma vez verificada a fruição final do bem ou serviço, mesmo utilizando profissionalmente, com intuito de lucro, tal fato por si só não descaracteriza, a relação de consumo. A norma legal insculpida no artigo 2º do CDC protege o destinatário final fático, entendido como aquele que retira o bem do ciclo econômico, consumindo-o ou utilizando-o de forma a depreciar, invariavelmente, o seu valor como meio de troca.³⁶⁶

segurança, a proteção de seus interesses econômicos, a melhoria da sua qualidade de vida, bem como a transparência e harmonia das relações de consumo, atendidos os seguintes princípios: I - reconhecimento da *vulnerabilidade* do consumidor no mercado de consumo;" (grifo meu).

³⁶³ FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Dicionário Aurélio Escolar da Língua Portuguesa**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1988, p. 679.

³⁶⁴ Artigo 6º do CDC: "São direitos básicos do consumidor: [...] VIII - a facilitação da defesa de seus direitos, inclusive com a inversão do ônus da prova, a seu favor, no processo civil, quando, a critério do juiz, for verossímil a alegação ou quando for ele *hipossuficiente*, segundo as regras ordinárias de experiências;" (grifo meu).

³⁶⁵ FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Dicionário Aurélio Escolar da Língua Portuguesa**, p. 343.

³⁶⁶ ANDRIGHI, Fátima Nancy. **O conceito de consumidor direto e a jurisprudência do superior tribunal de justiça**. Disponível em <http://bdjur.stj.gov.br/dspace/bitstream/2011/604/1/O_Conceito_de_Consumidor_Direto.pdf>. Acesso em: 25 mai. 2007.

Assim, ao analisar a relação aperfeiçoada na contratação do transporte marítimo internacional, verifica-se que, somente nos casos de igualdade fática entre as partes, poder-se-ia conjecturar o não enquadramento de tal relação como consumerista, haja vista que, para a teoria finalista é necessária a demonstração de vulnerabilidade entre as partes. Nesse caso, aplica-se o Código Civil.

Contudo, atendendo-se aos preceitos da teoria maximalista ora defendida, o conceito trazido ao ordenamento pátrio pelo artigo 2º do CDC demonstra, como destacado anteriormente, que não influi na definição de consumidor o uso econômico-profissional do bem, uma vez que quem adquire ou utiliza o serviço de transporte, com vistas ao exercício de atividade econômica, o faz na condição de destinatário final, ainda que meramente fático.

Mesmo na relação entre empresas igualitárias, é possível a uma das partes seu enquadramento como consumidor, no caso do transporte marítimo internacional.

Primeiro porque, o conceito de vulnerabilidade é amplo, sendo que, como referido anteriormente, a vulnerabilidade não se define tão-somente pela capacidade econômica.

Mesmo não havendo hipossuficiência da parte contratante, o comprador ainda pode ser vulnerável pela dependência do produto, pela natureza adesiva do contrato imposto, pelo monopólio da produção do bem ou sua qualidade insuperável, pela extremada necessidade do bem ou serviço, pelas exigências da modernidade atinentes à atividade, dentre outros fatores.³⁶⁷

Verifica-se nos contratos de transporte marítimo a vulnerabilidade pela dependência do produto, pois ao embarcador, para operar no comércio exterior, é necessária a utilização do meio de transporte pertencente ao

³⁶⁷ ANDRIGHI, Fátima Nancy. **O conceito de consumidor direto e a jurisprudência do superior tribunal de justiça.** Disponível em <http://bdjur.stj.gov.br/dspace/bitstream/2011/604/1/O_Conceito_de_Consumidor_Direto.pdf>. Acesso em: 25 mai. 2007.

armador, haja vista o transporte marítimo, como principal impulsor das trocas comerciais em grande escala, carecer de estrutura física adequada (navio).

Ainda, determinados destinos, muitas vezes são operados exclusivamente por uma companhia marítima, ou em conjunto por mais de uma empresa, porém unidas na exploração daquela rota (*joint-ventures*), visando à maximização dos seus lucros e não oferecendo opções aos embarcadores.

A hipossuficiência é também fortemente evidenciada, na medida em que se verifica uma ampla tendência de fusão, aquisição e incorporação dos grandes armadores, os quais cada dia mais se constituem em mega grupos, comparáveis às maiores companhias do mundo, quase monopolizando os serviços de transporte marítimo mundial e tornando os contratantes cada dia mais vulneráveis tanto em relação à condição econômica, quanto em relação à dependência do produto.

O quadro da competição mundial promove novas fusões e aquisições. As empresas se agigantam e dificultam a competição [...] A líder mundial Maersk comprou a anglo-holandesa P&O Nedlloyd por 2,3 bilhões de euros. O faturamento global em 2004 foi de mais de US\$ 22, 6 bilhões (os quais US\$ 15,9 bilhões da Maersk Container Business e US\$ 6,7 bilhões da P&O Nedlloyd)³⁶⁸. A francesa CMA CGM incorporou a Delmas-Bolloré, faturando 4,5 bilhões de euros por ano.³⁶⁹

Outro ponto que demonstra a vulnerabilidade da parte é a forma contratual utilizada pelos armadores. O contrato de transporte marítimo apresenta-se como verdadeiro contrato de adesão, como destaca Pacheco³⁷⁰:

³⁶⁸ SEAWARDS. Disponível em: <<http://www.seawards.com.br/noticias.php?lang=in&id=643>>. Acesso em 10 jun. 2007.

³⁶⁹ SINDICATO NACIONAL DA INDÚSTRIA DA CONSTRUÇÃO E REPARAÇÃO NAVAL E OFFSHORE – SINAVAL. **Indústria Naval Brasileira: Cenário para 2007**. Disponível em: <<http://www.sinaval.org.br/Jan07-Sinaval-Cenario-jornalistas.pdf>>. Acesso em: 10 jun. 2007.

³⁷⁰ PACHECO, Paulo Henrique Cremonese. Do direito marítimo e da responsabilidade civil do transportador marítimo Aspectos jurídicos que Interessam ao seguro de transporte de cargas. **Jus Navigandi**, Teresina, a. 7, n. 61, jan. 2003. Disponível em: <<http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=3671>>. Acesso em: 15 mar. 2006.

O contrato de transporte marítimo é um típico contrato de adesão. O embarcador e o consignatário submetem-se às cláusulas e condições estabelecidas unilateralmente pelo transportador. Estas cláusulas e condições já vêm impressas no anverso do contrato, não cabendo aos aderentes qualquer disposição de vontade. [...] Daí, dizer-se que mesmo sendo um contrato, o contrato de transporte marítimo não se ajusta, na sua plenitude, com o primado universal dos contratos que é o da livre manifestação de vontades entre as partes contratantes. Nele, somente prevalece a vontade de um, a do transportador marítimo. [...] De se notar que sendo um contrato de adesão, a doutrina e a jurisprudência têm entendido que as chamadas cláusulas impressas devem ser interpretadas, preferencialmente, com base na equidade, sendo certo que, havendo dúvida, a interpretação deve favorecer a parte que foi obrigada a aderir, minimizando, assim, os efeitos negativos da imposição ditada pelo transportador.

Por outro lado, igualmente, os preceitos da teoria maximalista determinam a caracterização da relação consumerista, como destacado alhures, pois a contratação do serviço de transporte é feita pelo embarcador na condição de destinatário final.

O STJ, enfrentando a questão especificamente ao transporte marítimo internacional, demonstra que o entendimento maximalista é cabível a tais casos, pois quando da contratação do transporte marítimo, o objeto é a prestação de serviço de transporte, considerando-se adimplida a obrigação pactuada quando da entrega da mercadoria nas condições especificadas contratualmente, sendo indiferente o fim a que se destina a carga transportada.

Nesse sentido, colacionam-se dois julgados do STJ^{371 372}, os quais, igualmente, aplicam os preceitos do CDC ao transporte marítimo internacional.

³⁷¹ BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Ação de indenização. Contrato de Transporte. Embargos de Declaração. Código de Defesa do Consumidor. Prescrição. Acórdão em Recurso Especial n. 286.441/RJ. Relator Ministro Antonio de Pádua Ribeiro, Relator para o Acórdão Ministro Carlos Alberto Menezes Direito, Terceira Turma. DJ, 03 fev. 2003. **Revista Eletrônica de Jurisprudência.** Disponível em: <https://ww2.stj.gov.br/revistaeletronica/ita.asp?registro=200001154001&dt_publicacao=03/02/2003>. Acesso em: 20 mar. 2006.

AÇÃO DE INDENIZAÇÃO. CONTRATO DE TRANSPORTE. EMBARGOS DE DECLARAÇÃO. CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR. PRESCRIÇÃO. 1. O Acórdão recorrido enfrentou todas as questões apresentadas na apelação, não havendo necessidade de referência expressa a determinados dispositivos legais, ausente, portanto, a alegada violação ao art. 535 do Código de Processo Civil. 2. *Aplica-se a prescrição do Código de Defesa do Consumidor (art. 27), em caso de ação de indenização decorrente de dano causado em mercadoria durante o respectivo transporte marítimo, não importando para a definição do destinatário final do serviço de transporte o que é feito com o produto transportado. No caso, o serviço de transporte foi consumado com a chegada da mercadoria no seu destino, terminando aí a relação de consumo, estabelecida entre a transportadora e a empresa que a contratou.* 3. Recurso Especial conhecido e provido. (Resp 286.441/RS, Rel. Min. Antonio de Pádua Ribeiro, Rel. p/ac. Min. Carlos Alberto Menezes Direito, Terceira Turma, maioria, DJ 03/02/2003). (grifo meu)

RECURSO ESPECIAL AÇÃO DE INDENIZAÇÃO. TRANSPORTE MARÍTIMO. PRESCRIÇÃO. CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR. APLICAÇÃO. I - A seguradora sub-roga-se em todos os direitos do segurado, em relação à restituição do valor integral pago a título de indenização pelo prejuízo sofrido pelo consumidor. II - *Em caso de ação de indenização decorrente de dano causado em mercadoria durante transporte marítimo, aplica-se a prescrição prevista no artigo 27 do Código de Defesa do Consumidor.* Recurso especial não conhecido. (REsp. 302.212/RJ, Rel. Min. Castro Filho, Terceira Turma, unânime, DJ 27/06/2005)

Em ambos julgados, verifica-se a desconsideração do prazo prescricional de um ano, constante no ainda vigente, à época da contratação do transporte³⁷³, artigo 449, 2, do CCom³⁷⁴, aplicando-se o prazo prescricional de 5

³⁷² BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Ação de Indenização. Transporte Marítimo. Prescrição. Código de Defesa do Consumidor. Aplicação. Acórdão em Recurso Especial n. 302.212/RJ. Relator Ministro Castro Filho, Terceira Turma. DJ, 27 mai. 2005. Revista Eletrônica de Jurisprudência. Disponível em: <https://ww2.stj.gov.br/revistaeletronica/ita.asp?registro=200100102662&dt_publicacao=27/06/2005>. Acesso em: 20 mar. 2006.

³⁷³ O Art. 2.045 do CC, revogou a Lei nº 3.071, de 1º de janeiro de 1916 - Código Civil e a Parte Primeira do Código Comercial, Lei nº 556, de 25 de junho de 1850 (artigo 1º a 456).

anos, previsto no artigo 27 do CDC³⁷⁵, em face da consideração do caráter consumerista da relação aperfeiçoada entre o transportador e o embarcador. Verifica-se, então, que se aplica o princípio *lex specialis derogat generalis*, em face da natureza especial do regime jurídico consumerista.

No voto do Ministro Carlos Alberto Menezes no Recurso Especial n. 286.441/RS³⁷⁶, observa-se o fundamento na caracterização da relação consumerista aplicável ao caso:

O serviço de transporte prestado por uma das réas, como se observa, foi consumado com a chegada da mercadoria no seu destino, terminando aí a relação de consumo do serviço de transporte estabelecida entre a transportadora e a consumidora final do serviço, ora recorrente. Não importa questionar, aqui, o que seria feito com a mercadoria pela empresa alemã, não signatária do contrato de transporte e que, tão-somente, é parte no contrato de compra e venda de mercadoria transportada. Deve relevar-se, sim, o fato de que o serviço de transporte foi contratado, apenas, entre a recorrente e uma das recorridas. Realizado de forma inadequada, causou prejuízo à consumidora final do mesmo, que, volto a dizer, é a recorrente, vendedora da mercadoria. A hipótese, no caso, está alcançada pelo art. 2º do Código de Defesa do Consumidor, segundo o qual ‘consumidor é toda pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou

³⁷⁴ Art. 449 do CCom: “Prescrevem igualmente no fim de 1 (um) ano: [...] 2 - As ações por entrega da carga, a contar do dia em que findou a viagem.”

³⁷⁵ Artigo 27 do CDC: “Prescreve em cinco anos a pretensão à reparação pelos danos causados por fato do produto ou do serviço prevista na Seção II deste Capítulo, iniciando-se a contagem do prazo a partir do conhecimento do dano e de sua autoria.” Seção II deste Capítulo: “Artigo 14 do CDC: O fornecedor de serviços responde, independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos relativos à prestação dos serviços, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua fruição e riscos. § 1º O serviço é defeituoso quando não fornece a segurança que o consumidor dele pode esperar, levando-se em consideração as circunstâncias relevantes, entre as quais: I - o modo de seu fornecimento; II - o resultado e os riscos que razoavelmente dele se esperam;”

³⁷⁶ BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Ação de indenização. Contrato de Transporte. Embargos de Declaração. Código de Defesa do Consumidor. Prescrição. Acórdão em Recurso Especial n. 286.441/RJ. Relator Ministro Antonio de Pádua Ribeiro, Relator para o Acórdão Ministro Carlos Alberto Menezes Direito, Terceira Turma. DJ, 03 fev. 2003. **Revista Eletrônica de Jurisprudência.** Disponível em: <https://ww2.stj.gov.br/revistaeletronica/ita.asp?registro=200001154001&dt_publicacao=03/02/2003>. Acesso em: 20 mar. 2006.

serviço como destinatário final'. A autora, pessoa jurídica, contratou o serviço de transporte de uma das recorridas, que se esgotou. Esse serviço de transporte, observe-se, não foi repassado a outrem; a autora não é simples intermediadora do mesmo, mas, sim, a destinatária final.

Como se pode auferir do corpo do acórdão supra referido, no qual ao final restou determinado que o contrato de transporte de mercadoria, de fato, configura relação de consumo, a obrigação advinda da exportação ou importação da mercadoria diz respeito somente aos contratantes vendedor/comprador, comprador/vendedor. Essa relação contratual é alheia ao pactuado entre transportador e embarcador, haja vista que o contrato de transporte marítimo será acessório ao pacto realizado entre vendedor e comprador, dependente diretamente daquele negócio.

Assim, o contrato de transporte marítimo, como acessório, dirá respeito especificamente ao serviço de transporte realizado pelo armador, onde até mesmo a qual parte caberá a contratação do transporte internacional ficará definida no contrato celebrado entre exportador e importador, evidenciado no *International Commercial Term (Incoterm)* utilizado no negócio.

Os *Incoterms* são termos internacionais de comércio que regulam apenas a relação comercial entre vendedor e comprador, objetivando facilitar um conjunto de princípios aceitos internacionalmente, com caráter facultativo, estabelecendo de forma automática os direitos e deveres das partes determinando onde se realiza a entrega da mercadoria, onde se realiza a transmissão dos riscos de cada uma das partes, como se distribuem os custos, em especial o transporte e o seguro internacional, e quem deve administrar os trâmites documentais.³⁷⁷

Diante de sua importância na determinação dos limites e possibilidades de aplicação do CDC ao Contrato de Transporte Marítimo Internacional, apresentar-se-ão os *Incoterms* de forma detalhada.

³⁷⁷ RODRIGUES, Waldemar. **Comércio exterior: Incoterms: operacionalização e prática.** Campinas: Alínea, 2003, p. 17.

3.4 INCOTERMS

Os *Incoterms* são um conjunto de regras oficiais da *Internacional Chamber of Commerce (ICC)*, publicadas primeiramente em 1936, com o propósito de fornecer um conjunto de regras internacionais para interpretação dos termos de comércio mais comumente usados no comércio exterior.³⁷⁸

Evita-se, dessa forma, as incertezas de diferentes interpretações de tais termos em países diferentes, administrando os conflitos oriundos da interpretação de contratos internacionais firmados entre exportadores (vendedores) e importadores (compradores) concernentes à transferência de mercadorias, às despesas decorrentes das transações e à responsabilidade sobre perdas e danos. Emendas e adições foram feitas posteriormente em 1953, 1967, 1976, 1980, 1990 e, em 2000, com o objetivo de atualizar as regras com as práticas atuais de comércio internacional.³⁷⁹

Os *Incoterms*, em número de 13, são representados por 3 letras, e organizados pela ICC em quatro grupos: E (partida), F (transporte principal não pago), C (transporte internacional pago) e D (chegada), sendo que sua classificação obedece a uma ordem crescente nas obrigações do vendedor.³⁸⁰

- Grupo “E”: Partida

EXW – *ExWorks* (a partir do local de produção e comercialização)

- Grupo “F”: Transporte Principal Não Pago

³⁷⁸ INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE. **Incoterms**. Disponível em: <<http://www.iccwbo.org/incoterms/understanding.asp>>. Acesso em: 07 mai. 2007.

³⁷⁹ **Incoterms 2000**: regras oficiais da ICC para a interpretação de termos comerciais. João dos Santos Bizelli (coord.). trad. Elisangela Batista Nogueira; Samir Keedi. São Paulo: Aduaneiras, 2000, p. 10.

³⁸⁰ SOARES, Cláudio Cesar. **Introdução ao comércio exterior**: fundamentos teóricos do comércio internacional. São Paulo: Saraiva, 2004.

FCA – *Free Carrier* (livre no transportador)

FAS – *Free Alongside Ship* (livre no costado do navio)

FOB – *Free on Board* (livre a bordo do navio)

- Grupo “C”: Transporte Principal Pago

CFR – *Cost and Freight* (custo e frete)

CIF – *Cost, Insurance and Freight* (custo, seguro e frete)

CPT – *Carriage Paid to...* (transporte pago até ...)

CIP – *Carriage and Insurance Paid to...* (transporte e seguros pagos até...)

- Grupo “D”: Chegada

DAF – *Delivered at Frontier* (entregue na fronteira)

DES – *Delivered Ex Ship* (entregue a partir do navio)

DEQ – *Delivered Ex Quay* (entregue a partir do cais)

DDU – *Delivered Duty Unpaid* (entregue com direitos não pagos)

DDP – *Delivered Duty Paid* (entregue com direitos pagos)³⁸¹

Devido à sua amplitude na delimitação da responsabilidade das partes, em face dos objetivos do trabalho, será abordado precipuamente a responsabilidade das partes na contratação do transporte marítimo, ou seja, a quem cabe a escolha do transportador, contratação e pagamento do frete.

EXW - Ex Works: O exportador disponibiliza a mercadoria em seu próprio estabelecimento. Cabe ao importador estrangeiro adotar todas as providências para retirada da mercadoria do estabelecimento do exportador,

³⁸¹ RODRIGUES, Waldemar. **Comércio exterior: Incoterms**: operacionalização e prática, p. 30.

transporte interno, embarque para o exterior, licenciamentos, contratando o transporte e seguro internacional.³⁸²

FCA – Free Carrier. O exportador entrega a mercadoria, desembaraçada para exportação, aos cuidados do transportador internacional indicado pelo importador, no local designado do país de origem. Cabe ao importador contratar o transporte e o seguro internacional.³⁸³

FAS – Free Alongside Ship. O exportador coloca a mercadoria ao longo do costado do navio transportador, no porto de embarque. O importador contrata o transporte e o seguro internacional. O exportador é o responsável pelo desembaraço das mercadorias para exportação.

FOB – Free on Board. A responsabilidade do exportador, sobre a mercadoria, vai até a transposição da amurada do navio, no porto de embarque, embora a colocação da mercadoria a bordo do navio seja também, em princípio, tarefa a cargo do exportador. O exportador é o responsável pelo desembaraço das mercadorias para exportação. O importador contrata o transporte internacional.³⁸⁴

CFR – Cost and Freight. O exportador assume todos os custos anteriores ao embarque internacional, bem como a contratação do transporte internacional, para transportar a mercadoria até o porto de destino indicado. O exportador desembaraça as mercadorias para exportação.³⁸⁵

CIF – Cost, Insurance and Freight. O exportador tem as obrigações do "CFR" e, adicionalmente, que contratar o seguro marítimo contra riscos de perdas e danos durante o transporte. O exportador desembaraça as mercadorias para exportação.³⁸⁶

³⁸² WERNECK, Paulo. **Comércio Exterior**. Rio de Janeiro: [s. n.], 2005, p. 21.

³⁸³ WERNECK, Paulo. **Comércio Exterior**, p. 21.

³⁸⁴ WERNECK, Paulo. **Comércio Exterior**, p. 21.

³⁸⁵ WERNECK, Paulo. **Comércio Exterior**, p. 21.

³⁸⁶ WERNECK, Paulo. **Comércio Exterior**, p. 21.

CPT – Carriage Paid to: O exportador contrata o transporte internacional até o local designado no destino. Os riscos de perdas e danos na mercadoria, bem como quaisquer custos adicionais devidos a eventos ocorridos após a entrega da mercadoria ao transportador, são transferidos pelo exportador ao importador, quando a mercadoria é entregue à custódia do transportador. O exportador desembaraça as mercadorias para exportação.³⁸⁷

CIP – Carriage and Insurance Paid to: O exportador tem as obrigações definidas no "CPT" e, adicionalmente, arca com o seguro contra riscos de perdas e danos da mercadoria durante o transporte internacional. O exportador desembaraça as mercadorias para exportação.³⁸⁸

DAF - Delivered at Frontier: O exportador entrega a mercadoria, desembaraçada para a exportação, em um ponto da fronteira indicado e definido de maneira mais precisa possível. A entrega da mercadoria ao importador ocorre em um ponto anterior ao posto alfandegário do país limítrofe. Usualmente empregado quando a modalidade de transporte é terrestre.³⁸⁹

DES - Delivered Ex Ship: O exportador entrega a mercadoria a bordo do navio no porto de descarga, assumido todos os custos e riscos durante a viagem internacional, contratando o transporte internacional. O importador providencia a retirada da mercadoria do navio e o desembarço para importação.³⁹⁰

DEQ – Delivered Ex Quay: O exportador entrega a mercadoria no cais do porto de destino nomeado, contratando o transporte internacional. O exportador tem obrigação de levar a mercadoria até o porto de destino e desembarcar as mercadorias no cais, sendo que os riscos e os custos

³⁸⁷ WERNECK, Paulo. **Comércio Exterior**, p. 21.

³⁸⁸ WERNECK, Paulo. **Comércio Exterior**, p. 21.

³⁸⁹ WERNECK, Paulo. **Comércio Exterior**, p. 22.

³⁹⁰ WERNECK, Paulo. **Comércio Exterior**, p. 22.

são transferidos do exportador para o importador a partir da entrega no cais do porto de destino.³⁹¹

DDU - Delivered Duty Unpaid: O exportador entrega a mercadoria em local designado do País de destino final, não desembaraçada para importação. Todos os riscos de perdas e danos são assumidos pelo exportador até a entrega no local designado, contratando o transporte internacional, à exceção de impostos, taxas e demais encargos oficiais incidentes na importação e dos custos e riscos do desembaraço de formalidades alfandegárias.³⁹²

DDP – Delivered Duty Paid: O exportador entrega a mercadoria no local designado do País de destino final, desembaraçada para importação. O exportador assume todos os riscos e custos, como o transporte internacional, inclusive impostos, taxas e outros encargos incidentes na importação.³⁹³

A ICC seleciona como próprios ao transporte marítimo, fluvial ou lacustre, os termos FAS, FOB, CFR, CIF, DES e DEQ. Destinam-se a todos os meios de transporte, inclusive multimodal: EXW, FCA, CPT, CIP, DAF, DDU e DDP.³⁹⁴

É importante acrescentar que os *Incoterms*, como termos definidores da responsabilidade do exportador e do importador, em especial, em relação aos custos de transporte e seguro, além da responsabilidade pelos riscos em relação à integridade da mercadoria, serão primordiais para caracterização da relação consumerista sob a égide da legislação nacional.

Somente nos casos de contratação do transporte internacional por parte de exportadores e importadores pátrios será possível a aplicação do CDC, pois, como visto em relação ao contrato de transporte

³⁹¹ WERNECK, Paulo. **Comércio Exterior**, p. 22.

³⁹² WERNECK, Paulo. **Comércio Exterior**, p. 22.

³⁹³ WERNECK, Paulo. **Comércio Exterior**, p. 22.

³⁹⁴ BANCO DO BRASIL. **Termos Internacionais de Comércio (INCOTERMS)**. Disponível em <<http://www.bb.com.br/portal/on/intc/dwn/IncotermsRevised.pdf>>. Acesso em: 23 jan. 2006.

marítimo, o mesmo perfaz-se em contrato bilateral, não sendo o destinatário ou expedidor da mercadoria, quando não responsável pela contratação do transporte marítimo, integrante do negócio jurídico, possuindo obrigação a par da convencionada entre o armador e o contratante pagador do frete.

Deste modo, na exportação, estaria caracterizada a relação consumerista quando vigente no contrato de transporte marítimo internacional o *Incoterm* CFR, CIF, CPT, CIP, DES, DEQ, DDU ou DDP. Já na importação, quando aplicado o *Incoterm* EXW, FCA, FAS ou FOB.

Assim como nos casos em apreço foi desconsiderado o CCom, trazendo ao caso o CDC, pode, em outras hipóteses, ser considerada sua aplicação, prevalecendo sobre os demais instrumentos normativos.

Diante disto, faz-se necessário destacar a prevalência do CDC e seus reflexos, face sua incidência nos contratos de transporte marítimo internacional.

3.5 PREVALÊNCIA DO CDC

O CDC foi elaborado a partir de comandos constitucionais expressos, tratando-se de um diploma de cidadania, bem como da expressão legal de um princípio constitucional da ordem econômica (artigo 170, V, da CF) e de um direito fundamental (artigo 5º, XXXII, da CF), o que lhe auferiu a característica, conforme entendimento jurisprudencial, de prevalência de seus preceitos no caso de conflito com outra norma infraconstitucional, não se utilizando das regras de solução de conflito de normas prevista na LICC.³⁹⁵

³⁹⁵ PACHECO, Paulo Henrique Cremonese. Do Código de Defesa do Consumidor: aspectos relevantes ao Direito Marítimo e ao Direito do Seguro. **Jus Navigandi**, Teresina, a. 7, n. 61, jan. 2003. Disponível em: <<http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=3672>>. Acesso em: 15 mar. 2006.

Mesmo com a promulgação do CC de 2002, o qual disciplinou de maneira expressa o contrato de transporte, diante da caracterização da relação de consumo verificada entre transportador e o contratante do transporte, não houve a supressão ou derrogação de qualquer dos princípios do Estatuto do Consumidor.

[...] a lei do consumidor consagra um microssistema, dentro de um compartimento que a doutrina denomina de direito social [...] Desse modo, ainda que se admita que algum princípio do novo Código Civil conflite com o Código de Defesa do Consumidor, este último prevalecerá. O Código Civil de 2002 consagrou princípios já insculpidos no Código de Defesa do Consumidor, como, p.e., a função social do contrato, opondo-se aos princípios patrimonialista e individualista do Código Civil de 1916. Destaca-se, dentre os princípios gerais dos contratos, os artigos 421 e 422 Código Civil, onde a mesma função social do contrato é buscada pela lei do consumidor ao atender ao princípio de sua vulnerabilidade.³⁹⁶

Assim sendo, frisa-se, o fato de se caracterizar o transporte marítimo como um serviço prestado pelo transportador ao contratante, atribui a este um caráter consumerista, estando tal relação sob o manto dos preceitos protetivos do CDC.

Além disso, ao determinar a relação de consumo no contrato de transporte marítimo, observa-se a aplicação aos contratos do princípio da boa-fé contratual consagrado no CDC, o qual representa o valor da ética, veracidade e correção dos contratantes, operando de diversas formas e em todos os momentos do contrato, desde a sua negociação até sua execução.³⁹⁷

³⁹⁶ VENOSA, Silvio de Salvo. **O Código do Consumidor e o Código Civil**. Disponível em: <<http://www.societario.com.br/demarest/svconsumidor.html>>. Acesso em: 10 mai. 2007.

³⁹⁷ SOUZA, Amanda Thais Zanchi de. **O princípio da boa-fé objetiva no Código de Defesa do Consumidor**. Disponível em: <<http://www.direitonet.com.br/artigos/x/20/32/2032/>>. Acesso em 10 mai. 2007.

3.5.1 Boa-fé contratual

Marques³⁹⁸ define a boa-fé na relação contratual como

[...] uma atuação 'refletida', uma atuação refletindo, pensando no outro, no parceiro contratual, respeitando, respeitando seus interesses legítimos, seus direitos, respeitando os fins do contrato, agindo com lealdade, sem abuso da posição contratual, sem causar lesão ou desvantagem excessiva, com cuidado com a pessoa e o patrimônio do parceiro contratual, cooperando para atingir o bom fim das obrigações, isto é, o cumprimento do objetivo contratual e a realização dos interesses legítimos de ambos os parceiros. Trata-se de uma boa-fé objetiva, um paradigma de conduta leal, e não apenas da boa-fé subjetiva, conhecida regra de conduta subjetiva do artigo 1444 do CCom. Boa-fé objetiva é um *standard* de comportamento leal, com base na confiança, despertando na outra parte co-contratante, respeitando suas expectativas legítimas e contribuindo para a segurança das relações negociais.

O CDC, em seu artigo 4º, inciso III³⁹⁹, proclamou a boa-fé contratual, como ferramenta de controle das cláusulas contratuais abusivas.

O emprego do princípio da boa-fé como meio de controle das cláusulas contratuais abusivas pressupõe a adoção de um hermenêutica prudencial e finalística que esteja em condições de

³⁹⁸ MARQUES, Cláudia Lima. Planos privados de assistência à saúde. Desnecessidade de opção do consumidor pelo novo sistema. Opção a depender da conveniência do consumidor. Abusividade da cláusula contratual que permite a resolução do contrato coletivo por escolha do fornecedor. **Revista de Direito do Consumidor**, n. 31, jul./set./99, p. 145.

³⁹⁹ Artigo 4º do CDC: A Política Nacional das Relações de Consumo tem por objetivo o atendimento das necessidades dos consumidores, o respeito à sua dignidade, saúde e segurança, a proteção de seus interesses econômicos, a melhoria da sua qualidade de vida, bem como a transparência e harmonia das relações de consumo, atendidos os seguintes princípios: [...] III - harmonização dos interesses dos participantes das relações de consumo e compatibilização da proteção do consumidor com a necessidade de desenvolvimento econômico e tecnológico, de modo a viabilizar os princípios nos quais se funda a ordem econômica (artigo 170, da CF), *sempre com base na boa-fé e equilíbrio nas relações entre consumidores e fornecedores*; (grifo meu)

avaliar, em cada caso concreto, o alcance dos princípios estabelecidos pelo Código de Defesa do Consumidor.⁴⁰⁰

3.5.2 Cláusulas abusivas

As cláusulas abusivas, de acordo com vocábulo de Nery Junior⁴⁰¹, “são aquelas notoriamente desfavoráveis à parte mais fraca na relação contratual de consumo. São sinônimos de cláusulas abusivas as expressões cláusulas opressivas, onerosas, vexatórias ou, ainda, excessivas”.

Marques⁴⁰² ensina que as cláusulas abusivas, nas relações de consumo, são:

[...] aquelas que garantem vantagens unilaterais para o fornecedor, diminuindo seus deveres em relação ao consumidor, exonerando-o de responsabilidades, diminuindo assim seus riscos e minimalizando os custos de uma futura lide [...] A abusividade da cláusula contratual é, portanto, o desequilíbrio ou descompasso de direitos e obrigações entre as partes, desequilíbrio de direitos e obrigações típicos àquele contrato específico; é a unilateralidade excessiva, é a previsão que impede a realização total do objetivo contratual, que frustra os interesses básicos das partes presentes naquele tipo de relação, é, igualmente, a autorização de atuação futura contrária à boa-fé, arbitrária ou lesionária aos interesses do outro contratante, é a autorização de abuso no exercício da posição contratual preponderante.

⁴⁰⁰ AMARAL JUNIOR, Alberto do. A boa-fé e o Controle das Cláusulas Contratuais abusivas nas relações de consumo. **Revista de Direito do Consumidor**, n. 06, abril/junho-1993. p.27.

⁴⁰¹ NERY JUNIOR, Nelson. **Código de processo civil comentado**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1997, p. 1379.

⁴⁰² MARQUES, Cláudia Lima. **Contratos no Código de Defesa do Consumidor: o novo regime das relações contratuais**, p. 147-148.

Assim, em regra, cláusulas abusivas são aquelas que estabelecem obrigações iníquas, colocando em desvantagem um dos contraentes, ferindo os princípios da boa-fé e da equidade.⁴⁰³

De forma ampla, com a determinação das cláusulas abusivas, proíbe-se qualquer ato pelo qual o comerciante prejudica de maneira real o consumidor.⁴⁰⁴

O CDC não definiu o instituto das cláusulas abusivas, enumerando apenas um elenco exemplificativo no seu artigo 51⁴⁰⁵, existindo outras cláusulas consideradas abusivas.

O elenco de cláusulas abusivas é apenas exemplificativo, pois a expressão 'entre outras' do *caput* do art. 51 do CDC, evidencia que sempre que se verificar a existência de desequilíbrio entre as partes no contrato de consumo, o juiz poderá declarar abusiva

⁴⁰³ PADILHA, Sandra Maria Galdino. **Cláusulas abusivas nas relações de consumo.** Disponível em: <http://www.ccj.ufpb.br/primafacie/prima/artigos/n3/clausulas_abusivas.pdf>. Acesso em 01 jun. 2007.

⁴⁰⁴ AGUIAR JÚNIOR, Ruy Rosado de. Cláusulas Abusivas no Código do Consumidor. *In*: MARQUES, Cláudia Lima (Coord.). **Estudos sobre a proteção do consumidor no Brasil e no MERCOSUL.** Porto Alegre: Livraria do Advogado, Instituto Brasileiro de Política e Direito do Consumidor, 1994, p. 14.

⁴⁰⁵ Artigo 51 do CDC: São nulas de pleno direito, entre outras, as cláusulas contratuais relativas ao fornecimento de produtos e serviços que: I - impossibilitem, exonerem ou atenuem a responsabilidade do fornecedor por vícios de qualquer natureza dos produtos e serviços ou impliquem renúncia ou disposição de direitos. Nas relações de consumo entre o fornecedor e o consumidor pessoa jurídica, a indenização poderá ser limitada, em situações justificáveis; II - subtraiam ao consumidor a opção de reembolso da quantia já paga, nos casos previstos neste código; III - transfiram responsabilidades a terceiros; IV - estabeleçam obrigações consideradas iníquas, abusivas, que coloquem o consumidor em desvantagem exagerada, ou sejam incompatíveis com a boa-fé ou a equidade; VI - estabeleçam inversão do ônus da prova em prejuízo do consumidor; VII - determinem a utilização compulsória de arbitragem; VIII - imponham representante para concluir ou realizar outro negócio jurídico pelo consumidor; IX - deixem ao fornecedor a opção de concluir ou não o contrato, embora obrigando o consumidor; X - permitam ao fornecedor, direta ou indiretamente, variação do preço de maneira unilateral; XI - autorizem o fornecedor a cancelar o contrato unilateralmente, sem que igual direito seja conferido ao consumidor; XII - obriguem o consumidor a ressarcir os custos de cobrança de sua obrigação, sem que igual direito lhe seja conferido contra o fornecedor; XIII - autorizem o fornecedor a modificar unilateralmente o conteúdo ou a qualidade do contrato, após sua celebração; XIV - infrinjam ou possibilitem a violação de normas ambientais; XV - estejam em desacordo com o sistema de proteção ao consumidor; XVI - possibilitem a renúncia do direito de indenização por benfeitorias necessárias.

determinada cláusula, desde que não atendidos o princípio da boa-fé e da compatibilidade com o sistema de proteção ao consumidor, entre outros.⁴⁰⁶

Em análise ao contrato de transporte marítimo, verifica-se que parte de suas cláusulas podem ser consideradas abusivas. Convém, neste ponto, diferenciar cláusulas abusivas de cláusulas restritivas, frente à característica adesiva desta modalidade contratual.

As cláusulas abusivas, nulas de pleno direito, diferem das cláusulas restritivas, limitativas, insertas nos contratos de adesão, previstas no artigo 54, §4º, do CDC⁴⁰⁷. As cláusulas restritivas/limitativas consideram-se, *a priori*, plenamente válidas. O fato das cláusulas serem limitativas ou restritivas não as torna por si só, viciadas ou inválidas. As cláusulas restritivas/limitativas, assim como as demais cláusulas contratuais, serão nulas se consideradas abusivas.⁴⁰⁸

Destarte, como abusivas, no contrato de transporte marítimo, têm-se as cláusulas potestativas⁴⁰⁹, podendo-se citar como exemplo destas a cláusula sobre o frete, prevendo, nos casos descritos, acréscimo de preço decorrente exclusivamente da vontade do fornecedor (artigo 51, inciso X, do CDC), e a cláusula a respeito das liberdades do transportador, a qual

⁴⁰⁶ PADILHA, Sandra Maria Galdino. **Cláusulas abusivas nas relações de consumo**. Disponível em: <http://www.ccj.ufpb.br/primafacie/prima/artigos/n3/clausulas_abusivas.pdf>. Acesso em 01 jun. 2007.

⁴⁰⁷ Artigo 54 do CDC: Contrato de adesão é aquele cujas cláusulas tenham sido aprovadas pela autoridade competente ou estabelecidas unilateralmente pelo fornecedor de produtos ou serviços, sem que o consumidor possa discutir ou modificar substancialmente seu conteúdo. [...] § 4º As cláusulas que implicarem limitação de direito do consumidor deverão ser redigidas com destaque, permitindo sua imediata e fácil compreensão

⁴⁰⁸ MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Da incidência do código de defesa do consumidor nos contratos de transporte e fretamento marítimo**. Disponível em: <http://www.conpedi.org/manaus/arquivos/anais/manaus/direito_do_consumidor_eliane_octaviano_martins.pdf>. Acesso em: 05 jun. 2007.

⁴⁰⁹ Diz-se potestativa a condição, quando a realização do fato, de que depende a relação jurídica, se subordina à vontade de uma das partes, que pode provocar ou impedir sua ocorrência. *In*: RODRIGUES, Sílvio. **Direito civil**. 27. ed. São Paulo: Saraiva, 1997, v. 1, p. 244.

determina ao consumidor a ressarcir os custos de cobrança de sua obrigação, sem que igual direito lhe seja conferido contra o fornecedor (artigo 51, inciso XII, do CDC) ou a que prevê modificação unilateral do contrato (artigo 51, inciso III, do CDC).

A cláusula de inversão do ônus da prova, igualmente, considera-se abusiva, sendo nula de pleno direito quando em prejuízo do consumidor (artigo 51, inciso VI, do CDC). A cláusula de avaria de perda ou dano, período processual é exemplo da abusividade do transportador, o qual dificulta a defesa por parte do embarcador, em especial pelo complexo procedimento imposto.

Também, a cláusula de avaria de perda ou dano, período processual, mostra-se abusiva, na medida em que limita os prazos para reparação dos danos causados, ou seja, o direito de reclamar e prescrição, respectivamente, em 3 dias e 1 ano, ao passo que o CDC estabelece o prazo de 30 dias para reclamação (artigo 26, inciso I, do CDC)⁴¹⁰, e 5 anos o prazo prescricional (artigo 27 do CDC)⁴¹¹, iniciando-se a contagem do prazo a partir do conhecimento do dano.

A cláusula de eleição de foro, encontrada no contrato de transporte marítimo, não teve tratamento específico no CDC, podendo, contudo, utilizar-se o inciso IV, do artigo 51, haja vista colocar o embarcador em desvantagem exagerada, dificultando sua defesa em eventual litígio, eliminando a conveniência recíproca das partes, prevalecendo apenas o interesse do transportador. Assim, a cláusula *Paramount*, a qual estabelece unilateralmente a

⁴¹⁰ Artigo 26 do CDC: O direito de reclamar pelos vícios aparentes ou de fácil constatação caduca em: I - trinta dias, tratando-se de fornecimento de serviço e de produtos não duráveis.

⁴¹¹ Artigo 27 do CDC: Prescreve em cinco anos a pretensão à reparação pelos danos causados por fato do produto ou do serviço prevista na Seção II deste Capítulo, iniciando-se a contagem do prazo a partir do conhecimento do dano e de sua autoria.

lei aplicável ao negócio, caracteriza-se abusiva, não podendo ser aceita a autonomia da vontade relativa à eleição de foro.⁴¹²

Comumente utilizada nos contratos de transporte marítimo, a cláusula que determina a utilização da arbitragem mostra-se abusiva, em consonância com o artigo 51, inciso VII, do CDC, deixando a critério exclusivo e unilateral do transportador a escolha da jurisdição estatal ou arbitral, como também a escolha do árbitro. Tal estipulação compulsória afronta ainda o direito individual previsto no artigo 5º, inciso XXXV da CF⁴¹³.⁴¹⁴

Além da forma adesiva do contrato de transporte marítimo mostrar-se abusiva, em apreço ao princípio da transparência o embarcador deveria ser informado da exata extensão das obrigações contraídas e demais informações técnicas (artigo 6, inciso III, do CDC)⁴¹⁵.

Em geral, as cláusulas limitativas de direito do consumidor deverão ser redigidas com destaque, permitindo sua imediata e fácil compreensão, sendo inadmissíveis as cláusulas restritivas de direito sem o devido destaque, no intuito de chamar a atenção do aderente para as estipulações

⁴¹² MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Da incidência do código de defesa do consumidor nos contratos de transporte e fretamento marítimo.** Disponível em: <http://www.conpedi.org/manaus/arquivos/anais/manaus/direito_do_consumidor_eliane_o_octaviano_martins.pdf>. Acesso em: 05 jun. 2007.

⁴¹³ Artigo 5º da CF: Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes: [...] XXXV - a lei não excluirá da apreciação do Poder Judiciário lesão ou ameaça a direito.

⁴¹⁴ PADILHA, Sandra Maria Galdino. **Cláusulas abusivas nas relações de consumo.** Disponível em: <http://www.ccj.ufpb.br/primafacie/prima/artigos/n3/clausulas_abusivas.pdf>. Acesso em 01 jun. 2007.

⁴¹⁵ Artigo 6º do CDC: São direitos básicos do consumidor: [...] III - a informação adequada e clara sobre os diferentes produtos e serviços, com especificação correta de quantidade, características, composição, qualidade e preço, bem como sobre os riscos que apresentem

desvantajosas, em nome da boa-fé que deve presidir as relações de consumo, sob pena de não obrigar o embarcador (artigos 46⁴¹⁶ e 54, § 4º, do CDC).⁴¹⁷

Ainda, destaca-se como abusiva, a cláusula de não-indenizar e limitativa da responsabilidade do transportador (artigo 51, inciso I, do CDC), como já exposto anteriormente.⁴¹⁸

O controle das cláusulas abusivas, em face da caracterização da relação engendrada entre transportador e embarcador como de consumo, carecerá da iniciativa processual do lesado, sendo que será exercido na forma do artigo 51, §4º do CDC⁴¹⁹, podendo ainda ser invocados os artigos 6º, inciso V⁴²⁰, 35, inciso I⁴²¹, 48⁴²² e 83⁴²³, todos do CDC.⁴²⁴

⁴¹⁶ Art. 46 do CDC: Os contratos que regulam as relações de consumo não obrigarão os consumidores, se não lhes for dada a oportunidade de tomar conhecimento prévio de seu conteúdo, ou se os respectivos instrumentos forem redigidos de modo a dificultar a compreensão de seu sentido e alcance.

⁴¹⁷ MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Da incidência do código de defesa do consumidor nos contratos de transporte e fretamento marítimo.** Disponível em: <http://www.conpedi.org/manaus/arquivos/anais/manaus/direito_do_consumidor_eliane_octaviano_martins.pdf>. Acesso em: 05 jun. 2007.

⁴¹⁸ Ver item 2.8

⁴¹⁹ Artigo 51 do CDC: [...] §4º - É facultado a qualquer consumidor ou entidade que o represente requerer ao Ministério Público que ajuíze a competente ação para ser declarada a nulidade de cláusula contratual que contrarie o disposto neste código ou de qualquer forma não assegure o justo equilíbrio entre direitos e obrigações das partes.

⁴²⁰ Artigo 6º do CDC: [...] V - a modificação das cláusulas contratuais que estabeleçam prestações desproporcionais ou sua revisão em razão de fatos supervenientes que as tornem excessivamente onerosas

⁴²¹ Artigo 35 do CDC: Se o fornecedor de produtos ou serviços recusar cumprimento à oferta, apresentação ou publicidade, o consumidor poderá, alternativamente e à sua livre escolha: I - exigir o cumprimento forçado da obrigação, nos termos da oferta, apresentação ou publicidade.

⁴²² Artigo 48 do CDC: As declarações de vontade constantes de escritos particulares, recibos e pré-contratos relativos às relações de consumo vinculam o fornecedor, ensejando inclusive execução específica, nos termos do art. 84 e parágrafos.

⁴²³ Artigo 83 do CDC: Para a defesa dos direitos e interesses protegidos por este código são admissíveis todas as espécies de ações capazes de propiciar sua adequada e efetiva tutela.

⁴²⁴ PADILHA, Sandra Maria Galdino. **Cláusulas abusivas nas relações de consumo.** Disponível em: <http://www.ccj.ufpb.br/primafacie/prima/artigos/n3/clausulas_abusivas.pdf>. Acesso em 01 jun. 2007.

Diante destes fatores, no caso concreto, além de verificar o cumprimento dos requisitos formais necessários à validade do negócio jurídico, o interprete deverá analisar o conteúdo da relação contratual e o equilíbrio entre a prestações e contraprestações resultantes do contrato.⁴²⁵

Como observa Andrade⁴²⁶, a perspectiva de aplicação do CDC ao contrato de transporte marítimo impõe que cláusulas abusivas, como a não indenizatória ou a de eleição de foro alienígena, sejam sopesadas e podem, inclusive, serem excluídas do contrato de transporte.

⁴²⁵ SOUZA, Amanda Thais Zanchi de. **O princípio da boa-fé objetiva no Código de Defesa do Consumidor.** Disponível em: <<http://www.direitonet.com.br/artigos/x/20/32/2032/>>. Acesso em 10 mai. 2007.

⁴²⁶ ANDRADE. Thalys Ryan de. A aplicação de CDC aos contratos de transportes marítimos. **Revista Jurídica Consulex**, Ano XI. Nº 244, 15 de março de 2007, p.48.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho tem como objetivo geral contribuir para a segurança jurídica e equidade do contrato de transporte marítimo internacional celebrado pelo usuário/consumidor brasileiro por meio do estudo dos limites e possibilidades de aplicação do CDC aos contratos de transporte marítimo internacional, frente à crescente importância da regulação deste instrumento.

Ao final da pesquisa, em relação às duas hipóteses levantadas, é possível afirmar que ambas foram confirmadas, sendo adiante mencionadas.

Em relação à primeira hipótese, sobre a possibilidade de aplicação do CDC no contrato de transporte marítimo, apesar de não se verificar disposições expressas regulamentando as atividades desenvolvidas neste âmbito, observa-se, em face da conexão entre o CDC e o Direito Marítimo, que a relação jurídica engendrada pelos contratantes, no contrato de transporte marítimo internacional, pode ser classificada como consumerista, conforme os ditames da Lei n. 8.078/90.

Tal tese decorre da relação entre consumidor e fornecedor, qual seja, prestação e utilização de serviço de transporte, subsumindo-se as partes nos conceitos dispostos nos artigos 2º e 3º do CDC.

Destaca-se que, a relação aperfeiçoada entre transportador e embarcador enquadra-se perfeitamente aos dispositivos do CDC, sendo que, apesar dos contratos de transporte serem disciplinados pelo CC, aquele deve prevalecer, contudo, não se refutando os preceitos deste, sendo o diálogo das fontes necessário, a fim de permitir a aplicação simultânea, coerente e coordenada de plúrimas fontes legislativas convergentes, pois possuem influências recíprocas, de aplicação conjunta, aplicando-se subsidiariamente o CC.

Assim, os termos contratuais no transporte marítimo internacional, em consonância com o CC, obrigam o transportador, desde que remunerado, a transportar uma mercadoria, de um local determinado ao seu destino, sendo que necessariamente o ponto de embarque e destino deve se localizar em países distintos, transpondo a mercadoria as fronteiras nacionais, ou seja, em relações de exportação e importação.

O contrato de transporte internacional será celebrado entre o transportador e a pessoa que entrega o objeto para embarque (*shipper*). O fato de fisicamente não haver a entrega da mercadoria por parte do embarcador, não desnatura o negócio, haja vista que, mesmo nos casos de importação da mercadoria, quando o exportador, na origem, entrega as mercadorias fisicamente ao transportador indicado pelo importador, a determinação e contratação do transporte coube ao importador, o qual será considerado, para fins contratuais, como embarcador.

Ocorre que a definição do responsável pela contratação do transporte marítimo dar-se-á conforme o *Incoterm* pactuado em contrato diverso do contrato de transporte, onde este será acessório daquele, decorrente da relação de compra e venda da mercadoria a ser transportada, aperfeiçoada entre exportador e importador.

Diante disto, em operações de exportação, será considerado embarcador o exportador quando vigente o *Incoterm* CFR, CIF, CPT, CIP, DES, DEQ, DDU ou DDP. Já na importação, será embarcador quando aplicado o *Incoterm* EXW, FCA, FAS ou FOB.

A segunda hipótese, de que o CDC é instrumento eficaz para tornar nulas as cláusulas abusivas, assecuratórias de vantagens unilaterais e excessivas para a parte que o elabora, igualmente se confirma, à medida que o CDC possui dispositivos legais capazes de combater e tornar nulas as disposições consideradas abusivas, insertas no contrato de transporte marítimo internacional, que é evidenciado pelo conhecimento de carga, denominado *bill of lading* (BL).

Em virtude da grande demanda de cargas embarcadas pelos transportadores marítimos (armador), lança-se mão da utilização de contratos pré-impressos, fruto de novas técnicas contratuais, indispensáveis ao atual sistema de produção e de distribuição em massa, por sua rapidez e segurança, no caso, o contrato de adesão.

Assim, o contrato celebrado no transporte marítimo internacional configura-se verdadeiro contrato de adesão, no qual o embarcador simplesmente adere aos termos dispostos unilateralmente pelo transportador, sem que possa discutir ou modificar substancialmente o conteúdo do contrato escrito.

O embarcador, como simples aderente ao contrato, se vê compelido a assumir um contrato cujas condições gerais foram determinadas exclusivamente pelo transportador, determinando tal imposição a necessidade da presença do Estado, pois impostas pela parte mais forte em detrimento da parte vulnerável.

A força dos transportadores não se apresenta somente da análise das condições econômicas das partes, mas em especial, no transporte marítimo, pela dependência do produto, pela extrema necessidade do serviço e, por que não dizer, pelo quase monopólio dos meios, em face da grande tendência de fusões e aquisições entre os grandes grupos transportadores, agravada ainda pela qualidade da regulação do setor de transportes aquaviários efetuada no Brasil pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), com pouco tempo de atividade.

A abusividade presente nos contratos de transporte marítimo internacional ocorre em especial pelo rompimento do equilíbrio contratual, não sendo o contrato firmado com base em situações iguais para os contratantes, criando vantagens demasiadas para o proponente, ou mesmo estabelecendo restrições aos direitos do aderente.

Nesse contexto, cabe aos operadores do direito no Brasil uma postura crítica na defesa dos interesses dos importadores e exportadores

brasileiros, em face dos preceitos criados, com base numa *Lex Mercatoria* violadora do ordenamento jurídico pátrio, pelos grupos de transportadores marítimos estrangeiros.

Não obstante a forma de celebração do transporte marítimo internacional, a relação engendrada entre transportador e embarcador, insere-se naquelas consideradas como de consumo, estando ao abrigo do CDC, em face da caracterização do transportador como fornecedor do serviço de transporte, e do embarcador como consumidor, mesmo que se utilizando do transporte internacional para o desenvolvimento de sua atividade comercial.

O embarcador, ao contratar o transporte marítimo internacional, tem como objeto contratual o serviço de transporte, onde o embarcador é o destinatário final fático do serviço contratado, considerando-se adimplida a obrigação pactuada quando da entrega da mercadoria nas condições especificadas contratualmente, sendo indiferente o fim a que se destina a carga, diga-se bem (*good*) transportado, como preceituado pela teoria maximalista, aqui defendida.

O STJ consagra, na maioria de seus julgados, a teoria maximalista na caracterização das relações de consumo e, especificamente no que tange ao transporte marítimo internacional. Em duas ocasiões (REsp's 286.441 e 302.212), declarou sua natureza consumerista, ao considerar, no caso, abusiva a cláusula limitadora do período processual em 1 ano, declarada nula, aplicando-se ao caso o artigo 27 do CDC, onde o prazo prescricional é 5 anos.

Em face da caracterização da relação de consumo no transporte marítimo internacional, existente desde que observados os requisitos do destinatário final e da vulnerabilidade na relação jurídica, as diversas cláusulas presentes no BL devem ser consideradas abusivas, quando da análise do caso concreto, pois impostas unilateralmente pelo transportador, em detrimento do embarcador.

A hipótese de desrespeito ao princípio da autonomia da vontade das partes na celebração dos contratos, não é suficientemente forte,

capaz de determinar a prevalência de tal regra no contrato de transporte marítimo internacional, pois as regras alienígenas trazidas ao negócio, além de inexistentes aos olhos do ordenamento pátrio, foram, pela característica de contrato de adesão do contrato de transporte marítimo internacional, impostas unilateralmente pelo transportador, considerando-se abusiva, plenamente nula.

Ainda que normatizado especificamente pelo CC, o transporte marítimo internacional, na forma em que é celebrado atualmente, será regulado conforme as regras do CDC, em virtude da relação de consumo aperfeiçoada entre as partes, sendo que apenas os dispositivos mais benéficos ao consumidor devem ser utilizados, pois somente através de uma interpretação benéfica ao usuário, contratante do transporte marítimo, estar-se-ia minimizando os efeitos negativos da imposição ditada pelo transportador.

Contudo, unicamente nos casos quando a contratação do transporte internacional cabe ao embarcador nacional, poder-se-á utilizar o CDC para reger a relação, pois uma vez contratado o transporte fora dos limites da legislação nacional, da mesma forma que se refuta a legislação estrangeira imposta ao contrato de transporte marítimo internacional, considerada abusiva a cláusula impositiva desta, não se poderia ter a pretensão de imposição do CDC a um pacto celebrado fora do território e alcance da legislação nacional.

Então, faz-se importante a verificação do *Incoterm* utilizado para caracterização da relação de consumo, estando ao abrigo do CDC, na exportação, quando responsável o exportador pela contratação e pagamento do transporte, como destinatário final fático, nos *Incoterms* CFR, CIF, CPT, CIP, DES, DEQ, DDU e DDP, e na importação, cabendo igualmente ao importador a contratação e pagamento do transporte, quando aplicados os *Incoterms* EXW, FCA, FAS e FOB.

Ao intérprete do caso concreto, primordial é a análise crítica da relação, de modo que deve verificar além do cumprimento dos requisitos formais a validade do negócio, a natureza do contrato celebrado entre as partes e as especificidades de um contrato de transporte marítimo em face dos *Inconterms*.

Dessa forma, uma vez caracterizada a relação jurídica como de consumo, nos termos expostos acima, há possibilidades de prevalecer o CDC no contrato transporte marítimo internacional celebrado ou destinado ao Brasil, a fim de que o exportador ou importador brasileiro possa ter uma proteção jurídica mais justa em face das cláusulas abusivas e ilegalidades cometidas no comércio internacional.

REFERÊNCIAS

ADMIRALTY AND MARITIME LAW GUIDE. **International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading ("Hague Rules"), and Protocol of Signature.** Disponível em <<http://www.admiraltylawguide.com/conven/haguerules1924.html>>. Acesso em: 02 fev. 2007.

AGUIAR JÚNIOR, Ruy Rosado de. Cláusulas Abusivas no Código do Consumidor. *In*: MARQUES, Cláudia Lima (Coord.). **Estudos sobre a proteção do consumidor no Brasil e no MERCOSUL.** Porto Alegre: Livraria do Advogado, Instituto Brasileiro de Política e Direito do Consumidor, 1994.

ALMEIDA, Amador Paes de. **Teoria e Prática dos Títulos de Crédito.** 25. ed. São Paulo: Saraiva, 2006.

ALVIM, Arruda *et al.* **Código do Consumidor Comentado.** 2. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1995.

AMARAL JUNIOR, Alberto do. A boa-fé e o Controle das Cláusulas Contratuais abusivas nas relações de consumo. **Revista de Direito do Consumidor**, São Paulo, n. 6, p. 27-33, abr./jun. 1993.

_____. Comentários ao Código de Proteção do Consumidor. *In*: OLIVEIRA, Juarez de [Coord.]. **Comentários ao código de proteção ao consumidor.** São Paulo: Saraiva, 1991.

ANDRADE. Thalys Ryan de. A aplicação de CDC aos contratos de transportes marítimos. **Revista Jurídica Consulex**, Brasília, n. 244, p. 46-48, mar. 2007.

ANDRIGHI, Fátima Nancy. **O conceito de consumidor direto e a jurisprudência do superior tribunal de justiça.** Disponível em

<http://bdjur.stj.gov.br/dspace/bitstream/2011/604/1/O_Conceito_de_Consumidor_Direto.pdf>. Acesso em: 25 mai. 2007.

ANJOS, José Haroldo dos; GOMES, Carlos Rubens Caminha. **Curso de Direito Marítimo**. Rio de Janeiro: Renovar, 1992.

ARIOSI, Mariângela. O iter procedimental da recepção dos tratados internacionais no ordenamento jurídico brasileiro . **Jus Navigandi**, Teresina, ano 9, n. 498, 17 nov. 2004. Disponível em: <<http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=5943>>. Acesso em: 13 mai. 2007.

BANCO DO BRASIL. **Termos Internacionais de Comércio (INCOTERMS)**. Disponível em <<http://www.bb.com.br/portal/on/intc/dwn/IncotermsRevised.pdf>>. Acesso em: 23 jan. 2006.

_____. **Vocabulário de Câmbio e Comércio Exterior**. Disponível em: <<http://www.bb.com.br/appbb/portal/on/intc2/info/VocbDeCambioL.jsp>>. Acesso em: 03 mar. 2007.

BOUCAULT, Carlos Eduardo de Abreu. O art. 9º da Lei de Introdução ao Código Civil e a lei aplicável aos contratos de transporte marítimo no direito internacional privado. *In: Revista de Direito Privado*. n. 8. São Paulo: Revista dos Tribunais, out.dez./2001.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Súmula 161**. Disponível em: <<http://gemini.stf.gov.br/cgi-bin/nph-brs?d=SUMU&n=&s1=161.NUME.&l=20&u=http://www.stf.gov.br/Jurisprudencia/Jurisp.asp&Sect1=IMAGE&Sect2=THESOFF&Sect3=PLURON&Sect6=SUMUN&p=1&r=1&f=G>>. Acesso em: 20 set. 2006.

_____. Superior Tribunal de Justiça. Ação de Indenização. Transporte Marítimo. Prescrição. Código de Defesa do Consumidor. Aplicação. Acórdão em Recurso Especial n. 302.212/RJ. Relator Ministro Castro Filho, Terceira Turma.

DJ, 27 mai. 2005. **Revista Eletrônica de Jurisprudência**. Disponível em: <https://ww2.stj.gov.br/revistaeletronica/ita.asp?registro=200100102662&dt_publicacao=27/06/2005>. Acesso em: 20 mar. 2006.

_____. Superior Tribunal de Justiça. Ação de indenização. Contrato de Transporte. Embargos de Declaração. Código de Defesa do Consumidor. Prescrição. Acórdão em Recurso Especial n. 286.441/RJ. Relator Ministro Antonio de Pádua Ribeiro, Relator para o Acórdão Ministro Carlos Alberto Menezes Direito, Terceira Turma. DJ, 03 fev. 2003. **Revista Eletrônica de Jurisprudência**. Disponível em: <https://ww2.stj.gov.br/revistaeletronica/ita.asp?registro=200001154001&dt_publicacao=03/02/2003>. Acesso em: 20 mar. 2006.

_____. Superior Tribunal de Justiça. Comercial. Transporte Marítimo. Responsabilidade Civil. Vistoria. Desnecessidade. Jurisprudência Sumulada. Acórdão em Recurso Especial n. 36705/RJ. Relator Ministro Sálvio de Figueiredo, Quarta Turma. DJ, 10 jun. 1996. **Revista Eletrônica de Jurisprudência**. Disponível em: <<http://www.stj.gov.br/SCON/jurisprudencia/doc.jsp?livre=36705&&b=ACOR&p=true&t=&l=10&i=4>>. Acesso em: 17 jun. 2006.

_____. Superior Tribunal de Justiça. Transporte Marítimo. Falta de Mercadoria. Vistoria. Acórdão em Recurso Especial n. 37607/RS. Relator Ministro Antônio Torreão Braz, Quarta Turma. DJ. 05 dez. 1994. **Revista Eletrônica de Jurisprudência**. Disponível em: <<http://www.stj.gov.br/SCON/jurisprudencia/doc.jsp?livre=37607&&b=ACOR&p=true&t=&l=10&i=4>>. Acesso em: 17 jun. 2006.

_____. Superior Tribunal de Justiça. Processual. Agravo Regimental. Recurso Especial. Discussão Acerca de "Mau Tempo" e "Borrasca". Acórdão que decidiu com base nas provas carreadas aos autos. Impossibilidade de reexame dos fatos no âmbito do STJ (Súmula 07). Acórdão em Agravo Regimental no Recurso Especial n. 255.647/RJ. Relator Ministro Humberto Gomes de Barros, Terceira

Turma. DJ, 06 dez 2004. **Revista Eletrônica de Jurisprudência**. Disponível em: <https://ww2.stj.gov.br/revistaeletronica/ita.asp?registro=200000377767&dt_publicacao=06/12/2004>. Acesso em: 02 fev. 2007.

_____. Superior Tribunal de Justiça. Civil e Comercial. Seguro. Transporte Marítimo. Indenização. Cláusula Limitativa da Responsabilidade do Transportador. Sumula 161, do STF. Acórdão em Recurso Especial n. 29121/SP. Relator Ministro Waldemar Zveiter, Terceira Turma. DJ, 22 mar. 1993. **Revista Eletrônica de Jurisprudência**. Disponível em: <<http://www.stj.gov.br/webstj/Processo/JurImagem/frame.asp?registro=199200286232&data=22/03/1993>>. Acesso em: 07 mar. 2007.

_____. Superior Tribunal de Justiça. **Jurisprudência**. Disponível em: <www.stj.gov.br>. Acesso em: 04 mar. 2007.

_____. Lei n. 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Institui o Código Civil. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/2002/L10406.htm>. Acesso em: 10 abr. 2007.

_____. Lei n. 556, de 25 de junho de 1850. Código Comercial. Disponível em <<http://www.planalto.gov.br/ccivil/leis/L0556-1850.htm>>. Acesso em: 10 abr. 2007.

_____. Lei n. 8.078, de 11 de setembro de 1990. Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8078.htm>. Acesso em: 02 abr. 2007.

_____. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm>. Acesso em: 10 abr. 2007.

_____. Lei m. 5.869, de 11 de janeiro de 1973. Institui o Código de Processo Civil. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br/CCIVIL/Leis/L5869.htm>>. Acesso em: 02 abr. 2007.

_____. Decreto nº 4.543, de 26 de dezembro de 2002. Regulamenta a administração das atividades aduaneiras, e a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br/ccivil/decreto/2002/D4543.htm>>. Acesso em: 02 abr. 2007.

BULGARELLI, Waldirio. **Títulos de crédito**. São Paulo: Atlas, 1998.

CALMON FILHO, Pedro. **Estudos do Mar Brasileiro - A Lei do Mar**. Rio de Janeiro: Renes, 1972.

CASTRO JUNIOR., Osvaldo Agripino de. Aspectos destacados da proteção ao meio ambiente marinho no Brasil. **Revista de Direito Ambiental**, São Paulo, v. 43, p. 222-245, jul/set. 2006.

_____. Breves Notas sobre a Regulação dos Transportes Aquaviários nos Estados Unidos e Brasil. **Revista de Direito Público da Economia**, São Paulo, v. 16, p. 139-175, out./dez. 2006.

_____. Introdução ao Direito Marítimo. *In*: CASTRO JUNIOR., Osvaldo Agripino de. (org.) **Temas Atuais de Direito do Comércio Internacional**. Vol. I. Florianópolis: OAB/SC, 2004.

_____. Aspectos Destacados do Direito Econômico e o Comércio Internacional. *In*: CASTRO JUNIOR., Osvaldo Agripino de. (Org.). **Temas Atuais de Direito do Comércio Internacional**. Vol. II. Florianópolis: Editora da OAB/SC, 2005.

_____. Direito das Obrigações: Os Contratos Internacionais de Compra e Venda. *In*: FERREIRA JUNIOR; Lier Pires; CHAPARRO, Verônica Zarate.. (Org.). **Curso de Direito Internacional Privado**. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 2006.

_____. **Introdução ao Direito Marítimo**. Disponível em <<http://www.ibradd.com.br/leiamais.php?id=16>>. Acesso em: 06 nov. 2006.

_____. **A Aplicação do Código de Defesa do Consumidor ao Contrato de Transporte Marítimo**. Mimeo, 2006.

_____. A importância da Segurança Jurídica e do Direito e Economia para o Desenvolvimento. **Cadernos de Direito da Unigranrio**, Duque de Caxias, v. 2, p. 124-130, out. 2003.

CAVALIERI FILHO, Sérgio. **Programa de Responsabilidade Civil**. 6. ed. São Paulo: Malheiros, 2005.

CENTRO EDUCACIONAL DE NITERÓI. **Ementa de História**. Disponível em <<http://www.cen.g12.br/ementas/historia.htm>>. Acesso em: 03 mar. 2007.

COELHO, Fábio Ulhoa. **Curso de Direito Comercial**. São Paulo: Saraiva, 2000.

_____. **O empresário e os direitos do consumidor**. São Paulo: Saraiva, 1994.

COIMBRA, Delfim Bouças. **O conhecimento de carga no transporte marítimo**. São Paulo: Aduaneiras, 1997.

DIAS, José de Aguiar. **Da responsabilidade civil**. 6. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1979.

DINIZ, Maria Helena. **Tratado teórico e prático dos contratos**. São Paulo: Saraiva, 1993.

DONATO, Maria Antonieta Zanardo. **Proteção ao consumidor: conceito e extensão**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1993.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Dicionário Aurélio Escolar da Língua Portuguesa**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1988.

FIDALGO, Washington Luis. **Direito Marítimo**. Disponível em <<http://wfidalgobr.ubbihp.com.br/>>. Acesso em: 05 mai. 2006.

FILOMENO, José Geraldo Brito. **Código Brasileiro de Defesa do Consumidor**. Rio de Janeiro: Forense, 1999.

FRAGA, Mirtô. **O Conflito entre Tratado Internacional e Norma de Direito Interno**. Rio de Janeiro: Forense, 1997.

GARCIA, Luiz Martins. **Exportar: rotinas e procedimentos**. São Paulo: Aduaneiras, 2007.

GILBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e prática do direito marítimo**. 2. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2005.

GOMES, Carlos Rubens Caminha. **Direito Comercial Marítimo**. Rio de Janeiro: Rio Editora, 1978.

GOMES, Orlando. **Contratos**. Rio de Janeiro: Forense, 1973.

GOYARD-FABRE, Simone. **Os Fundamentos da Ordem Jurídica**. tradução de Cláudia Berliner. São Paulo: Martins Fontes, 2002.

GUIMARÃES, Deocleciano Torrieri. **Dicionário Técnico Jurídico**. 5. ed. São Paulo: Rideel, 2003.

GUSMÃO, Paulo Dourado. **Introdução ao Estudo do Direito**. Rio de Janeiro: Forense, 1978.

Incoterms 2000: regras oficiais da ICC para a interpretação de termos comerciais. João dos Santos Bizelli (coord.). tradução de Elisangela Batista Nogueira; Samir Keedi. São Paulo: Aduaneiras, 2000.

INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE. **Incoterms.** Disponível em: <<http://www.iccwbo.org/incoterms/understanding.asp>>. Acesso em: 07 mai. 2007.

LACERDA, José Cândido Sampaio de. **Curso de Direito Privado da Navegação.** 3. ed. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 1984.

LAMY, Eduardo de Avelar. Contrato de Transporte Marítimo Internacional: Foro e Legislação Aplicável. In: CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de. (org.) **Temas Atuais de Direito do Comércio Internacional.** vol. II. Florianópolis: Editora da OAB/SC, 2005.

LANARI, Flávia de Vasconcellos. **Direito Marítimo:** contratos e responsabilidade. Belo Horizonte: Del Rey, 1999.

LEHMEN, Alessandra. **A autonomia da vontade das partes na determinação do direito aplicável aos contratos internacionais.** Disponível em: <http://www.cbsg.com.br/pdf_publicacoes/autonomia_contratos_int.pdf>. Acesso em: 12 mai. 2007.

LEITE, Eduardo de oliveira. **A monografia jurídica.** 5 ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2001.

LOPES, Miguel Maria de Serpa. **Curso de Direito Civil.** 4 ed. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 1991.

MANDELBAUM, Renata. **Contratos de adesão e contratos de consumo.** São Paulo: Revista dos Tribunais, 1996.

MARQUES, Cláudia Lima. A insuficiente proteção do consumidor nas normas de Direito Internacional Privado - Da necessidade de uma convenção

interamericana(CIDIP) sobre a lei aplicável a alguns contratos e relações de consumo. **Revista dos Tribunais**, São Paulo, v. 788, p 11-56, jun. 2001.

_____. **Contratos no Código de Defesa do Consumidor: o novo regime das relações contratuais**. 5. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2005.

_____. **Contratos no Código de Defesa do Consumidor: o novo regime das relações contratuais**. 4. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2002.

_____. Diálogo entre o Código de Defesa do Consumidor e o Novo Código Civil: Do “Diálogo das Fontes no Combate às Cláusulas Abusivas”. **Revista de Direito do Consumidor**, São Paulo, n. 45, p. 71-99, jan./mar. 2003.

_____. Planos privados de assistência à saúde. Desnecessidade de opção do consumidor pelo novo sistema. Opção a depender da conveniência do consumidor. Abusividade da cláusula contratual que permite a resolução do contrato coletivo por escolha do fornecedor. **Revista de Direito do Consumidor**, São Paulo, n. 31, p. 134, jul./set. 1999.

MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Da incidência do código de defesa do consumidor nos contratos de transporte e fretamento marítimo**. Disponível em:

<http://www.conpedi.org/manaus/arquivos/anais/manaus/direito_do_consumidor_eliane_octaviano_martins.pdf>. Acesso em: 05 jun. 2007.

_____. **Curso de Direito Marítimo**. São Paulo: Manole, 2005.

MARTINS, Fran. **Contratos e obrigações comerciais**. 11 ed. Rio de Janeiro: Forense, 1990.

MEDEIROS, Antônio Paulo Cachapuz de. **O Poder de Celebrar Tratados**. Porto Alegre: Sergio Antonio Fabris Editor, 1995.

MENDONÇA, Fernando. **Direito dos Transportes**. São Paulo: Saraiva, 1984.

MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES. **Assuntos Internacionais**. Disponível em: < <http://www2.mre.gov.br/dai/home.htm>>. Acesso em 22 mar. 2006.

_____. **Atos multilaterais assinados pelo Brasil no âmbito da Organização Marítima Internacional**. Disponível em: <<http://www2.mre.gov.br/dai/imo.htm>>. Acesso: em 22 mar. 2006.

_____. **Atos multilaterais ratificados pelo Brasil no âmbito dos Transportes Marítimos e Terrestres**. Disponível em: <<http://www2.mre.gov.br/dai/transp.htm>>. Acesso em: 22 mar. 2006.

_____. **Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados**. Disponível em: <<http://www2.mre.gov.br/dai/dtrat.htm>>. Acesso em 16 abr. 2007.

_____. **Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados**. Disponível em: <<http://www2.mre.gov.br/dai/dtrat.htm>>. Acesso em 16 abr. 2007.

_____. **Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados**. Disponível em: <<http://www2.mre.gov.br/dai/dtrat.htm>>. Acesso em 16 abr. 2007.

MIRANDA, Maria Bernadete. **Comentários aos títulos de crédito no novo código civil**: Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Disponível em <<http://www.direitobrasil.adv.br/artigos/artigo15.pdf>>. Acesso em: 06 mar. 2007.

MONTEIRO, Washington de Barros. **Curso de Direito Civil**. v. I. São Paulo: Saraiva, 1997.

MOURA, Geraldo Bezerra de. **Direito de Navegação em Comércio Exterior**. São Paulo: Aduaneiras, 1991.

NERY JUNIOR, Nelson. **Código de processo civil comentado**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1997.

PACHECO, Paulo Henrique Cremonese. Do Código de Defesa do Consumidor: aspectos relevantes ao Direito Marítimo e ao Direito do Seguro. **Jus Navigandi**, Teresina, a. 7, n. 61, jan. 2003. Disponível em: <<http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=3672>>. Acesso em: 15 mar. 2006.

_____. Do direito marítimo e da responsabilidade civil do transportador marítimo Aspectos jurídicos que Interessam ao seguro de transporte de cargas. **Jus Navigandi**, Teresina, ano 7, n. 61, jan. 2003. Disponível em: <<http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=3671>>. Acesso em: 17 mai. 2007.

PADILHA, Sandra Maria Galdino. **Cláusulas abusivas nas relações de consumo**. Disponível em: <http://www.ccj.ufpb.br/primafacie/prima/artigos/n3/clausulas_abusivas.pdf>. Acesso em 01 jun. 2007.

PASOLD, Cesar Luis. **Prática da Pesquisa jurídica e Metodologia da pesquisa jurídica**. 10 ed. Florianópolis: OAB-SC, 2007.

_____. **Lições Preliminares de Direito Portuário**. Florianópolis: Conceito Editorial, 2007.

PLATCHEK, Ricardo Moisés de Almeida. Direito Portuário e Direito Marítimo: caracterizações, diferenciação e conexões na demonstração da autonomia disciplinar do Direito Portuário. **Revista Eletrônica Direito e Política**, Itajaí, v. 1,

n. 1, 3º quadrimestre de 2006. Disponível em: <www.univali.br/direitoepolitica>. Acesso em: 19 dez. 2006.

PROCURADORIA ESPECIAL DA MARINHA. **Legislação**. Disponível em <<https://www.mar.mil.br/pem/legislacao/index.html>>. Acesso em: 30 out. 2006.

REALE, Miguel. **De acordo com o novo Código Civil - Lei n. 10.406, de 10-1-2002**. São Paulo: Saraiva, 2003.

_____. **Lições Preliminares de Direito**. 24. ed. São Paulo: Saraiva, 1998.

RECHSTEINER, Beat Walter. **Direito internacional privado: teoria e prática**. 4. ed. rev. atual. São Paulo: Saraiva, 2000.

REDE CICEX – CENTRO DE INFORMAÇÕES DE COMÉRCIO EXTERIOR. **Glossário**. Disponível em: <<http://cicex.desenvolvimento.gov.br/sitio/glossario>>. Acesso em: 02 jun. 2007.

REQUIÃO, Rubens. **Curso de Direito Comercial**. Vol. 2. São Paulo: Saraiva, 1995.

REZEK, Jose Francisco. **Direito internacional público: curso elementar**. 10. ed. rev. e atual. São Paulo: Saraiva, 2005.

ROBERTO, Wilson Furtado. A recepção de Tratados Internacionais como Norma Constitucional – Consequência da EC nº 45. **Juristas**. Disponível em <http://www.juristas.com.br/a_669~p_1~A-recep%C3%A7%C3%A3o-de-Tratados-Internacionais-como-Norma-Constitucional-%E2%80%93-Consequ%C3%Aancia-da-EC-n%C2%BA-45>. Acesso em 15 abr. 2007.

RODRIGUES, Sílvio. **Direito civil**. 27. ed. São Paulo: Saraiva, v. 1, 1997.

RODRIGUES, Waldemar. **Comércio exterior: Incoterms: operacionalização e prática**. Campinas: Alínea, 2003.

SALGUES, Oto. **Freight Forwarder, NVOCC e o House Bills Of Lading**. Disponível em <<http://www.salgues.com.br/vartigos.php?cod=20>>. Acesso em: 15 set. 2006.

SAMPAIO, Patrícia Regina Pinheiro; SOUZA, Carlos Affonso Pereira de. **Conflito entre tratados e leis**. Disponível em <http://www.puc-rio.br/sobrepuc/depto/direito/pet_jur/cafpatl.html>. Acesso em: 06 mai. 2007.

SCHMITT, Cristiano Heineck. **Cláusulas abusivas nas relações de consumo**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2006.

SEAWARDS. Disponível em: <<http://www.seawards.com.br/noticias.php?lang=in&id=643>>. Acesso em 10 jun. 2007.

SILVA, De Plácido e. **Vocabulário jurídico**. v. 3. 7. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1982.

SILVA, João Calvão da. **Responsabilidade civil do produtor**. Coimbra: Almedina, 1999.

SINDICATO NACIONAL DA INDÚSTRIA DA CONSTRUÇÃO E REPARAÇÃO NAVAL E OFFSHORE – SINAVAL. **Indústria Naval Brasileira: Cenário para 2007**. Disponível em: <<http://www.sinaval.org.br/Jan07-Sinaval-Cenario-jornalistas.pdf>>. Acesso em: 10 jun. 2007.

SOARES, Cláudio Cesar. **Introdução ao comércio exterior: fundamentos teóricos do comércio internacional**. São Paulo: Saraiva, 2004.

SOUZA, Amanda Thais Zanchi de. **O princípio da boa-fé objetiva no Código de Defesa do Consumidor.** Disponível em: <<http://www.direitonet.com.br/artigos/x/20/32/2032/>>. Acesso em 10 mai. 2007.

STOCO, Rui. **Responsabilidade Civil e sua interpretação jurisprudencial:** doutrina e jurisprudência. 4.ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1999.

_____. **Tratado de responsabilidade civil.** 6. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2004.

STRENGER, Irineu. **Direito Moderno em foco: Responsabilidade Civil, Direito Marítimo e outros.** São Paulo: Revista dos Tribunais, 1986.

TEMER, Michel. **Elementos de direito constitucional.** 9. ed. São Paulo: Malheiros, 1992.

TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO RIO DE JANEIRO. Processual Civil. Civil. Comercial. Transporte marítimo de mercadorias. Ação regressiva das seguradoras tendo por objeto o ressarcimento do que desembolsaram para pagamento de indenização pelas avarias das mercadorias transportadas. Acórdão em Apelação Cível n. 2006.001.50635. Relator Desembargador Nametala Machado Jorge, Décima Terceira Câmara Cível. DJ, 27 nov. 2006. **Jurisprudência.** Disponível em: <<http://srv7.tj.rj.gov.br/inteiroTeor/abrePDF.do?nomeDir=2006001&nomeArq=50635.0001.01.20061127.289&nomeSubDir=50501.51000&path=webacord2>>. Acesso em: 08 abr. 2007.

_____. **Direito Comercial.** Contrato de Transporte Marítimo de Mercadorias. Perda de Mercadoria. Fortuna do Mar Inocorrente. Acórdão em Apelação Cível n. 1999.001.06628. Relator Desembargador Eduardo Sócrates Sarmiento, Décima Câmara Cível. DJ, 16 set. 1999. **Jurisprudência.** Disponível em: <<http://www.tj.rj.gov.br/scripts/weblink.mgw>>. Acesso em: 08 abr. 2007.

VENOSA, Sílvio de Salvo. **Contratos em espécie e responsabilidade civil**. São Paulo: Atlas, 2001.

_____. **O Código do Consumidor e o Código Civil**. Disponível em: <<http://www.societario.com.br/demarest/svconsumidor.html>>. Acesso em: 10 mai. 2007.

VITRAL, Waldir. **Manual de Direito Marítimo**. São Paulo: Bushatsky, 1977.

WERNECK, Paulo. **Comércio Exterior**. Rio de Janeiro: [s. n.], 2005.

YODA, Ana Jamily Veneroso. **As Organizações Internacionais e o poder de celebrar Tratados**. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/revista/Rev_75/artigos/Ana_rev75.htm>. Acesso em 10 mai. 2007.

ANEXOS

ANEXO I – VERSO *BILL OF LADING*

<i>Shipper</i>		COMBINED TRANSPORT BILL OF LADING NR.		
		REF. NR.		
<i>Consignee</i>				
<i>Notify address</i>				
<i>Pre-carriage by</i>	<i>Place of receipt</i>			
<i>Ocean vessel</i>	<i>Port of loading</i>			
<i>Port of discharge</i>	<i>Place of delivery</i>			
<i>Marks and numbers</i>	<i>Number and kind of packages</i>	<i>Description of goods</i>	<i>Gross weight Kilos</i>	<i>Measurement</i>
<i>According to the declaration of the shipper</i>				
<i>For delivery please apply to</i>		<p><i>The goods and instructions are accepted and dealt with subject to the Standard Conditions printed overleaf. Taken in charge in apparent good order and condition, unless otherwise noted herein, at the place of receipt or the port of loading, whichever is applicable, for transport and delivery as mentioned above. One of these Combined Transport BILLS OF LADING must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods. In witness whereof the original Combined Transport BILLS OF LADING all of this tenor and date have been signed in the number stated below, one of which being accomplished the other(s) to void.</i></p>		
<i>Freight payable at</i>	<i>Number of original B' s/L</i>	<i>Place and date of issue</i>		
<i>Ocean Freight</i>		<i>Signature</i>		

ANEXO II – ANVERSO BILL OF LADING

Standard Conditions governing the COMBINED TRANSPORT BILL OF LADING (CT-BL)

Definitions

- "Freight Forwarder" means the Multimodal Transport Operator who issues this CT-BL and is named on the face of it and assumes liability for the performance of the multimodal transport contract as a carrier.
- "Merchant" means and includes the Shipper, the Consignor, the Consignee, the Holder of this CT-BL, the receiver and the Owner of the Goods.
- "Consignor" means the person who concludes the multimodal transport contract with the Freight Forwarder.
- "Consignee" means the person entitled to receive the goods from the Freight Forwarder.
- "Taken in charge" means that the goods have been handed over to and accepted for carriage by the Freight Forwarder at the place of receipt evidenced in this CT-BL.
- "Goods" means any property including live animals as well as containers, pallets or similar articles of transport packaging not supplied by the Freight Forwarder, irrespective of whether such property is to be or is carried on or under deck.

1. Applicability

Notwithstanding the heading "Combined Transport Bill of Lading (CT-BL)" these conditions shall also apply if only one mode of transport is used.

2. Issuance of this CT-BL

2.1. By issuance of this CT-BL, the Freight Forwarder

- a) undertakes to perform and/or in his own name to procure the performance of the entire transport, from the place at which the goods are taken in charge (place of receipt evidenced in this CT-BL) to the place of delivery designated in this CT-BL;
- b) assumes liability as set out in these conditions.

2.2. Subject to the conditions of this CT-BL, the Freight Forwarder shall be responsible for the acts and omissions of his servants or agents acting within the scope of their employment, or any other person of whose services he makes use for the performance of the contract evidenced by this CT-BL, as if such acts and omissions were his own.

3. Negotiability and title to the goods

3.1. This CT-BL is issued in a negotiable form unless it is marked "non negotiable". It shall constitute title to the goods and the holder, by endorsement of this CT-BL, shall be entitled to receive or to transfer the goods herein mentioned.

3.2. The information in this CT-BL shall be prima facie evidence of the taking in charge by the Freight Forwarder of the goods as described by such information unless a contrary indication, such as "shipper's weight load and count", "shipper-packed container" or similar expressions, has been made in the printed text or superimposed on this CT-BL. However, proof to the contrary shall not be admissible when the CT-BL has been transferred to the consignee for valuable consideration who in good faith has relied and acted thereon.

4. Dangerous Goods and Indemnity

4.1. The Merchant shall comply with any mandatory provisions of the national law or by reason of international Convention, relating to the carriage of goods of a dangerous nature, and shall in any case inform the Freight Forwarder in writing of the exact nature of the danger, before goods of dangerous nature are taken in charge by the Freight Forwarder and indicate to him, if need be, the precautions to be taken.

4.2. If the Merchant fails to provide such information and the Freight Forwarder is unaware of the dangerous nature of the goods and the necessary precautions to be taken and if, at any time, they are deemed to be a hazard to life or property, they may at any place be unloaded, destroyed or rendered harmless, as circumstances may require, without compensation. The Merchant shall indemnify the Freight Forwarder against all loss, damage, liability, or expense arising out of their being taken in charge, or their carriage, or of any service incidental thereto. The burden of proving that the Freight Forwarder knew the exact nature of the danger constituted by the carriage of the said goods shall rest on the Merchant.

4.3. If any goods shall become a danger to life or property, they may in like manner be unloaded or landed at any place or destroyed or rendered harmless. If such danger was not caused by the fault and neglect of the Freight Forwarder he shall have no liability and the Merchant shall indemnify him against all loss, damage, liability and expense arising therefrom.

5. Description of Goods and Merchant's Packing and Inspection

5.1. The Consignor shall be deemed to have guaranteed to the Freight Forwarder the accuracy, at the time the goods were taken in charge by the Freight Forwarder, of all particulars relating to the general nature of the goods, their marks, number, weight, volume and quantity and, if applicable, to the dangerous character of the goods, as furnished by him or on his behalf for insertion on the CT-BL.

The Consignor shall indemnify the Freight Forwarder against all loss, damage and expense resulting from any inaccuracy or inadequacy of such particulars. The Consignor shall remain liable even if the CT-BL has been transferred by him. The right of the Freight Forwarder to such an indemnity shall in no way limit his liability under this CT-BL to any person other than the Consignor.

5.2. The Freight Forwarder shall not be liable for any loss, damage or expense caused by defective or insufficient packing of goods or by inadequate loading or packing within containers or other transport units when such loading or packing has been performed by the Merchant or on his behalf by a person other than the Freight Forwarder, or by the defect or unsuitability of the containers or the transport units supplied by the Merchant, or if supplied by the Freight Forwarder if a defect or unsuitability of the container or other transport unit would have been apparent upon reasonable inspection by the Merchant. The Merchant shall indemnify the Freight Forwarder against all loss, damage, liability and expense so caused.

6. Freight Forwarder's Liability

6.1. The responsibility of the Freight Forwarder for the goods under these conditions covers the period from the time the Forwarder has taken the goods in his charge to the time of their delivery.

6.2. The Freight Forwarder shall be liable for loss of or damage to the goods as well as for delay in delivery if the occurrence which caused the loss, damage or delay in delivery took place while the goods were in his charge as defined in Clause 2.1, unless the Freight Forwarder proves that no fault or neglect of his own, his servants or agents or any other person referred to in Clause 2.2, has caused or contributed to such loss, damage or delay. However, the Freight Forwarder shall only be liable for loss following from delay in delivery if the Consignor has made a declaration of interest in timely delivery which has been accepted by the Freight Forwarder and stated in this CT-BL.

6.3. Arrival times are not guaranteed by the Freight Forwarder. However, delay in delivery occurs when the goods have not been delivered within the time expressly agreed upon or, in the absence of such agreement, within the time which would be reasonable to require of a diligent Freight Forwarder, having regard to the circumstance of the case.

6.4. If the goods have not been delivered within ninety consecutive days following such date of delivery as determined in Clause 6.3, the claimant may, in the absence of evidence to the contrary, treat the goods as lost.

6.5. When the Freight Forwarder establishes that, in the circumstances of the case, the loss or damage could be attributed to one or more causes or events, specified in a present clause, it shall be presumed that it was not so caused, always provided, however, that the claimant shall be entitled to prove that the loss or damage was, in fact, caused wholly or partly by one or more of such causes or events:

- a) an act or omission of the Merchant, or person other than the Freight Forwarder acting on behalf of the Merchant or from whom the Freight Forwarder took the goods in charge;
- b) insufficiency or defective condition of the packaging or marks and/or numbers;
- c) handling, loading, stowage or unloading of the goods by the Merchant or any person acting on behalf of the Merchant;
- d) inherent vice of the goods;
- e) strike, lockout, stoppage or restraint of labour.

6.6. Defence for carriage by sea or inland waterways

Notwithstanding Clauses 6.2, 6.3, and 6.4, the Freight Forwarder shall not be liable for loss, damage or delay in delivery with respect to goods carried by sea or inland waterways when such loss, damage or delay during such carriage has been caused by:

- a) act, neglect, or default of the master, manner, pilot or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship;
- b) fire, unless caused by the actual fault or privity of the carrier; however, always provided that whenever loss or damage has resulted from unseaworthiness of the ship, the Freight Forwarder can prove that due diligence has been exercised to make the ship seaworthy at the commencement of the voyage.

7. Paramount Clauses

7.1. These conditions shall only take effect to the extent that they are not contrary to the mandatory provisions of international Conventions or national law applicable to the contract evidenced by this CT-BL.

7.2. The Hague Rules contained in the International Convention for the unification of certain rules relating to Bills of Lading, dated Brussels 25th August 1924, or in those countries where are already in force the Hague-Visby Rules contained in the Protocol of Brussels, dated 23rd February 1968, as enacted in the Country of Shipment, shall apply to all carriage of goods by sea and also to the carriage of goods by inland waterways, and such provisions shall apply to all goods whether carried on deck or under deck.

7.3. The Carriage of Goods by Sea Act of the United States of America (COGSA) shall apply to the carriage of goods by sea, whether on deck or under deck, if compulsorily applicable to this CT-BL or would be applicable but for the goods being carried on deck in accordance with a statement on this CT-BL.

8. Limitation of Freight Forwarder's Liability

8.1. Assessment of compensation for loss of or damage to the goods shall be made by reference to the value of such goods at the place and time they are delivered to the consignee or at the place and time when, in accordance with this CT-BL, they should have been so delivered.

8.2. The value of the goods shall be determined according to the current commodity exchange price or, if there is no such price, according to the current market price or, if there are no such prices, by reference to the normal value of goods of the same name and quality.

8.3. Subject to the provisions of subclauses 8.4. to 8.9. inclusive, the Freight Forwarder shall in no event be or become liable for any loss of or damage to the goods in an amount exceeding the equivalent of 666.67 SDR per package or unit or 2 SDR per Kilogramme of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher, unless the nature and value of the goods shall have been declared by the Consignor and accepted by the Freight Forwarder before the goods have been taken in his charge, or the ad valorem freight rate paid, and such value is stated in the CT-BL by him, then such declared value shall be the limit.

8.4. Where a container, pallet or similar article of transport is loaded with more than one package or unit, the packages or other shipping units enumerated in the CT-BL as packed in such article of transport are deemed packages or shipping units. Except as aforesaid, such article of transport shall be considered the package or unit.

8.5. Notwithstanding the above mentioned provisions, if the multimodal transport does not, according to the contract, include carriage of goods by sea or by inland waterways, the liability of the Freight Forwarder shall be limited to an amount not exceeding 8.33 SDR per Kilogramme of gross weight of the goods lost or damaged.

8.6.

a) When the loss of or damage to the goods occurred during one particular stage of the multimodal transport, in respect of which an applicable international convention or mandatory national law would have provided another limit of liability if a separate contract of carriage had been made for that particular stage of transport, then the limit of the Freight Forwarder's liability for such loss or damage shall be determined by reference to the provisions of such convention or mandatory national law.

b) Unless the nature and value of the goods shall have been declared by the Merchant and inserted in this CT-BL, and the ad valorem freight rate paid, the liability of the Freight Forwarder under COGSA, where applicable, shall not exceed US\$ 500 per package or, in the case of goods not shipped in packages, per customary freight unit.

8.7. If the Freight Forwarder is liable in respect of loss following from delay in delivery, or consequential loss or damage other than loss of or damage to the goods, the liability of the Freight Forwarder shall be limited to an amount not exceeding the equivalent of twice the freight under the multimodal contract for the multimodal transport under this CT-BL.

8.8. The aggregate liability of Freight Forwarder shall not exceed the limits of liability for total loss of the goods.

8.9. The Freight Forwarder is not entitled to the benefit of the limitation of liability if it is proved that the loss, damage or delay in delivery resulted from a personal act or omission of the Freight Forwarder done with the intent to cause such loss, damage or delay, or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result.

9. Applicability to Actions in Tort

These conditions apply to all claims against the Freight Forwarder relating to the Performance of the contract evidenced by this CT-BL, whether the claim be founded in contract or in tort.

10. Liability of Servants and other Persons

10.1. These conditions apply whenever claims, relating to the performance of the contract evidenced by this CT-BL are made against any servant, agent or other person (including any independent contractor) whose services have been used in order to perform the contract, whether such claims are founded in contract or in tort, and the aggregate liability of the Freight Forwarder and of such servants, agents, or their persons shall not exceed the limits of Clause 8.

10.2. In entering into this contract as evidenced by this CT-BL, the Freight Forwarder, to the extent of these provisions, does not only act on his own behalf, but also as agent or trustee for such persons, and such persons shall to this extent be or be deemed to be parties to this contract.

10.3. However, if it is proved that the loss of or such loss or damage to the goods resulted from a personal act or omission of such a person referred to in Clause 10.1., done with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result, such person shall not be entitled to benefit of limitation of liability provided for in Clause 8.

10.4. The aggregate of the amounts recoverable from the Freight Forwarder and the persons referred to in Clauses 2.2. and 10.1. shall not exceed the limits provided for in these conditions.

10.5. Method of Transport. The Freight Forwarder has the liberty to carry the goods on or under deck and to choose or substitute the means, route and procedure to be followed in the handling, stowage, storage and transportation of the goods.

12. Delivery

12.1. Goods shall be deemed to be delivered when they have been handed over or placed at the disposal of the Consignee or his agent in accordance with this CT-BL, or when the goods have been handed over to any authority or other party to whom, pursuant to the law or regulation applicable at the place of delivery, the goods must be handed over, or such other place at which the Freight Forwarder is entitled to call upon the Merchant to take delivery.

12.2. The Freight Forwarder shall also be entitled to store the goods at the sole risk of the Merchant, and the Freight Forwarder's liability shall cease, and the cost of such storage shall be paid, upon demand, by the Merchant to the Freight Forwarder.

12.3. If at any time the carriage under this CT-BL is or likely to be affected by any hindrance or risk of any kind (including the condition of the goods) not arising from any fault or neglect of the Freight Forwarder or a person referred to in Clause 2.2. and which cannot be avoided by the exercise of reasonable endeavours the Freight Forwarder may, at its discretion, abandon the carriage of the goods under this CT-BL and, wherever reasonably possible, place the goods or any part of them at the Merchant's disposal at any place which the Freight Forwarder may deem safe and convenient, whereupon delivery shall be deemed to have been made, and the responsibility of the Freight Forwarder in respect of such goods shall cease.

In any event, the Freight Forwarder shall be entitled to full freight under this CT-BL and the Merchant shall pay any additional costs resulting from the above mentioned circumstances.

13. Freight and Charges

13.1. Freight shall be paid in cash, without any reduction or deferment on account of any claim, counter-claim or set-off, whether prepaid or payable at destination.

Freight shall be considered as earned by the Freight Forwarder at the moment when the goods have been taken in his charge, and not to be returned in any event.

13.2. Freight and all other amounts mentioned in this CT-BL are to be paid in the currency named in this CT-BL or, at the Freight Forwarder's option, in the currency of the country of dispatch or destination at the highest rate of exchange for bankers sight bills current for prepaid freight on the day of dispatch and for freight payable at destination on the day when the Freight Forwarder is notified on arrival of the goods there or on the date of withdrawal of the delivery order, whichever rate is the higher, or at the option of the Freight Forwarder on the date of this CT-BL.

13.3. All dues, taxes and charges or other expenses in connection with the goods shall be paid by the Merchant. Where equipment is supplied by the Freight Forwarder, the Merchant shall pay all damage and charges which are not due to a fault or neglect of the Freight Forwarder.

13.4. The Merchant shall reimburse the Freight Forwarder in proportion to the amount of freight for any costs for deviation or delay or any other increase of costs of whatever nature caused by war, warlike operations, epidemics, strikes, government directions or force majeure.

13.5. The Merchant warrants the correctness of the declaration of contents, insurance, weight, measurements or value of the goods but the Freight Forwarder has the liberty to have the contents inspected and the weight, measurements or value verified. If on such inspection it is found that the declaration is not correct it is agreed that a sum equal either to five times the difference between the correct figures and the freight charged, or to double the correct freightless charge, whichever sum is the smaller, shall be payable as liquidated damages to the Freight Forwarder for his inspection costs and losses of freight on other goods notwithstanding any other sum having been stated on this CT-BL as freight payable.

13.6. Despite the acceptance by the Freight Forwarder of instructions to collect freight, charges or other expenses from any other person in respect of the transport under this CT-BL, the Merchant shall remain responsible for such monies on receipt of evidence of demand and the absence of payment for whatever reason.

14. Lien

The Freight Forwarder shall have a lien on the goods and any documents relating thereto for any amount due at any time to the Freight Forwarder from the Merchant including storage fees and the cost of recovering same, and may enforce such lien in any reasonable manner which he may think fit.

15. General Average

The Merchant shall indemnify the Freight Forwarder in respect of any claims of a General Average nature which may be made on him and shall provide such security as may be required by the Freight Forwarder in this connection.

16. Notice

16.1. Unless notice of loss of or damage to the goods, specifying the general nature of such loss or damage, is given in writing by the consignee to the Freight Forwarder when the goods are delivered to the consignee in accordance with clause 12, such handing over is prima facie evidence of the delivery by the Freight Forwarder of the goods as described in this CT-BL.

16.2. Where the loss or damage is not apparent, the same prima facie effect shall apply if notice in writing is not given within 6 consecutive days after the day when the goods were delivered to the consignee in accordance with clause 12.

17. Time

The Freight Forwarder shall, unless otherwise expressly agreed, be discharged of all liability under these conditions unless suit is brought within 9 months after the delivery of the goods, or the date when the goods should have been delivered, or the date when in accordance with clause 6.4. failure to deliver the goods would give the consignee the right to treat the goods as lost.

18. Partial Invalidity

If any clause or a part thereof is held to be invalid, the validity of this CT-BL and the remaining clauses or a part thereof shall not be affected.

19. Jurisdiction and applicable law

Actions against the Freight Forwarder may be instituted only in the place where the Freight Forwarder has his place of business as stated on the reverse of this CT-BL and shall be decided according to the law of the country in which that place of business is situated.

ANEXO III – BILL OF LADING TRADUZIDO



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

JOSÉ MARTINHO GOMES

TRADUTOR PÚBLICO E INTÉRPRETE COMERCIAL
PUBLIC SWORN TRANSLATOR E INTERPRETER

Matricula JUCESP 1088 (Port. Nr. 68/2000, de 12.07.00) / CPF 069937978-44 - RG 14.121.857-5

ISS / CCM nr. 138.772-2 / INSS nr. 1.166.214.085-6

Av. Afonso Pena, 333 - CEP 11020-001 - Embaré - Santos - SP

Tel./Fax: (0xx13) 3561-5928 / cel (0xx13) 97858239 / e-mail: martinho@iron.com.br

IDIOMA : INGLÊS

Tradução nº 030

Livro nº 01

Folha nº 108

Data: 21 / 10 / 2002

Translation # 030

Book # 01

Sheet # 108

Date: Oct 21st 2002

CERTIFICO e DOU FÊ, para os devidos fins, que nesta data me foi apresentado um documento com a seguinte identificação: Termos e Condições de Transporte - Conhecimento Marítimo, em idioma inglês, o qual traduzo para o vernáculo no seguinte teor:

.....

TERMOS E CONDIÇÕES DE TRANSPORTE

1 - DEFINIÇÕES - "Transportador Marítimo" ou "Transportador" deverá significar Aliança Navegação e Logística Ltda., o dono, operador, e também afretador a qualquer hora vinculado por este Conhecimento de Carga, que executa o transporte marítimo das mercadorias descritas no verso deste Conhecimento de Carga.

X"Transportador Interno" deve incluir qualquer transportador por terra, água ou ar, que participa do transporte intermodal de mercadorias em movimentação sob os termos deste Conhecimento de Carga.

X"Comerciante" inclui o embarcador, portador, consignatário, destinatário das Mercadorias, qualquer pessoa que possui ou tem o direito à posse das mercadorias deste Conhecimento de Carga e qualquer um atuando em nome de qualquer uma dessas pessoas.

X"Mercadorias" significam toda ou qualquer parte da carga recebida do embarcador e inclui qualquer container não fornecido por ou em nome do Transportador.

X"Container" significa qualquer container, trailer, van, tanque transportável, flat ou reboque, ou qualquer artigo similar usado para consolidar Mercadorias.

X"Transporte" significa a totalidade das operações e serviços executados pelo Transportador com relação às Mercadorias.

"Embarcação" ou "Navio" significa a Embarcação ou o Navio no qual é proposto que as Mercadorias sejam transportadas durante todo ou parte do trajeto entre o porto inicial de embarque e o porto final de descarga. Este termo deve incluir qualquer embarcação ou navio alternativo ou substituto da Embarcação ou Navio citado neste Conhecimento de Carga.

"Frete" inclui todas as cobranças pagáveis ao Transportador de acordo com a tarifa aplicável, afretamento, contrato de afretamento e este Conhecimento de Carga.

"À bordo" ou palavras similares usadas neste Conhecimento de Carga significa que em uma movimentação porto a porto, as Mercadorias foram embarcadas no navio, e no caso de transporte multimodal, se o transportador de origem é um transportador Participante, significa



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

JOSÉ MARTINHO GOMES

TRADUTOR PÚBLICO E INTÉRPRETE COMERCIAL
 PUBLIC SWORN TRANSLATOR E INTERPRETER
 Matrícula JUCESP 1088 (Port. Nr. 68/2000, de 12.07.00) / CPF 069937978-44 - RG 14.121.857-5
 ISS / CCM nr. 138.772-2 / INSS nr. 1.166.214.085-6
 Av. Afonso Pena, 333 - CEP 11020-001 - Embaré - Santos - SP
 Tel./Fax: (0xx13) 3561-5928 / cel (0xx13) 97858239 / e-mail: martinho@iron.com.br

IDIOMA : INGLÊS **Tradução nº 030** **Livro nº 01** **Folha nº 109** **Data: 21 / 10 / 2002**
Translation # 030 **Book # 01** **Sheet # 109** **Date: Oct 21st 2002**

que as Mercadorias foram embarcadas em navios porta-container, vagão, caminhão ou outro meio de transporte no Local de Recepção e estão a caminho do Porto de Embarque citado no verso.

2 - **CLÁUSULA PRINCIPAL** - Para carregamentos a ou dos Estados Unidos, e para carregamentos a ou do Canadá, este Conhecimento de Carga deve incorporar e deve ter efeito sujeito aos dispositivos do U.S. Carriage of Goods by Sea Act (Decreto americano sobre o transporte de mercadorias pelo mar), (COGSA) aprovada em 16 de abril de 1936, ou do Water Carriage of Goods Act (Decreto sobre Transporte por Água de Mercadorias), (WCOGA) 1936, do Canadá quando aplicáveis, e nada do que está contido nestes decretos deverá ser considerado motivo para uma abdicação por parte do Transportador de qualquer um de seus direitos ou imunidades ou um aumento de qualquer uma de suas responsabilidades sob os termos dos referidos decretos, e nem o Transportador deverá responsabilizar-se por ter garantido a navegabilidade da Embarcação. Os dispositivos declarados nos referidos Decretos (a menos que disposto de forma contrária neste documento) devem prevalecer antes do embarque e depois do desembarque das mercadorias do Navio e ao longo de todo o período em que elas estejam sob custódia do Transportador em algum porto dos Estados Unidos ou do Canadá. O Transportador também deverá ter o benefício das Seções 181 a 189, inclusa, do Título 46, Código dos Estados Unidos, e das Seções 4281 a 4286, inclusa e da Seção 4289 dos Estatutos Revisados dos Estados Unidos, conforme emendadas, os mesmos benefícios do dono do navio ou outra embarcação usada para transportar as Mercadorias, e o benefício de todos os outros estatutos dos Estados Unidos e do Canadá que possam ser aplicáveis e que garantam ao Transportador isenção ou limitação de responsabilidade legal.

Para carregamentos entre portos fora dos Estados Unidos ou Canadá, este Conhecimento de Carga deverá incorporar e ter efeito sujeito à qualquer lei nacional que obedeça aos dispositivos da Convenção Internacional para a Unificação de Certas Regras relativas aos Conhecimentos de Embarque de 24 de agosto de 1924 ("as Regras de Haia"), ou, se aplicáveis, conforme emendada pelo Protocolo assinado em 23 de fevereiro de 1968 ("as Regras de Haia-Visby"), compulsoriamente aplicáveis a este Conhecimento de Embarque. Quando não há validade legal de tais Regras tanto no país de embarque quanto no país de destino, os dispositivos das Regras de Haia devem ser aplicadas.

Se qualquer ponto aqui contido for inválido sob os termos das

Esta tradução bem como suas cópias só serão válidas quando anexadas ao original e assinadas de próprio punho pelo tradutor.



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

JOSÉ MARTINHO GOMES

TRADUTOR PÚBLICO É INTÉRPRETE COMERCIAL
 PUBLIC SWORN TRANSLATOR E INTERPRETER
 Matrícula JUCESP 1088 (Port. Nr. 68/2000, de 12.07.00) / CPF 069937978-44 - RG 14.121.857-5
 ISS / CCM nr. 138.772-2 / INSS nr. 1.166.214.085-6
 Av. Afonso Pena, 333 - CEP 11020-001 - Embaré - Santos - SP
 Tel./Fax: (0xx13) 3561-5928 / cel (0xx13) 97858239 / e-mail: martinho@iron.com.br

IDIOMA : INGLÊS

Tradução nº 030
 Translation # 030

Livro nº 01
 Book # 01

Folha nº 110
 Sheet # 110

Data: 21 / 10 / 2002
 Date: Oct 21st 2002

referidas Regras, convenção, portaria, estatuto, regulamento ou lei, até onde se aplica como matéria de lei, deverá ser na extensão de tal invalidade, mas não além, nulo e inválido.

3 - **INCORPORAÇÃO DE TARIFA** - Os termos das tarifas aplicáveis do Transportador estão aqui incorporadas. Particular atenção é dedicada aos termos relacionados à sobrestadia de veículos e contêineres. As cópias dos dispositivos relevantes da tarifa aplicável podem ser obtidos junto ao Transportador ou seus agentes mediante pedido. No caso de inconsistência entre este Conhecimento Marítimo e a tarifa aplicável, este Conhecimento de Carga deve prevalecer.

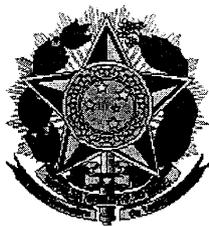
4 - **O ESCOPO DE VIAGEM.** O escopo da viagem aqui contratada deve incluir portos de escala anunciados, comuns ou de costume, sejam eles citados neste contrato ou não, incluindo também portos dentro ou fora da anunciada rota de ordem geográfica, comum ou de costume; embora, ao se encaminhar para tal destino, os navios possam navegar para além do porto de descarga ou em uma direção contrária à original, ou ainda afastar-se da rota direta e de costume. O navio pode fazer escala em qualquer porto para fins da viagem atual ou de uma viagem subsequente, omitir escala em qualquer porto ou portos mais de uma vez, ajustar equipamento, fazer a docagem em seco, reparar o pátio, trocar de berços de atracação, abastecer-se de combustível e provisões, permanecer no porto, navegar sem práticos, rebocar e ser rebocado, e salvar ou tentar salvar vida ou propriedade; e todos os itens acima citados estão incluídos na viagem de contrato.

✕ O Transportador não é responsável por perdas e danos causados por atraso.

5 - **ORDENS, TAXAÇÕES GOVERNAMENTAIS, ETC.** - O Transportador, o Comandante e o Navio terão a liberdade de obedecer qualquer ordem, ou determinação de qualquer governo ou organização internacional ou associação de governos ou pessoas ou comitês correspondentes representando ou dizendo-se representar tal Governo, organização internacional, associação de governos ou qualquer departamento correspondente.

O Comerciante deve ser responsabilizado por qualquer pagamento, despesa, imposto ou contribuição de qualquer natureza lançados sobre o Transportador por autoridades de qualquer porto de descarga ou por gastos de transbordo para ou em relação às Mercadorias aqui descritas, e também por qualquer pagamento, multa, despesa, perda,

Esta tradução bem como suas cópias só serão válidas quando anexadas ao original e assinadas de próprio punho pelo tradutor.



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

JOSÉ MARTINHO GOMES

TRADUTOR PÚBLICO E INTÉRPRETE COMERCIAL
PUBLIC SWORN TRANSLATOR E INTERPRETER

Matricula JUCESP 1088 (Port. Nr. 68/2000, de 12.07.00) / CPF 069937978-44 - RG 14.121.857-5

ISS / CCM nr. 138.772-2 / INSS nr. 1.166.214.085-6

Av. Afonso Pena, 333 - CEP 11020-001 - Embaré - Santos - SP

Tel./Fax: (0xx13) 3561-5928 / cel (0xx13) 97858239 / e-mail: martinho@iron.com.br

IDIOMA : INGLÊS

Tradução nº 030
Translation # 030

Livro nº 01
Book # 01

Folha nº 111
Sheet # 111

Data: 21 / 10 / 2002
Date: Oct 21st 2002

dano ou detenção, de alguma forma mantidos ou incorridos pelo Transportador por consequência de incorreta ou insuficiente marcação, numeração, ou endereçamento de pacotes ou descrição de conteúdo, ou pelo Comerciante ter deixado de obter certidões consulares, do Departamento de Saúde ou outras certidões que devem acompanhar as Mercadorias, ou por não obedecer regulamentos de qualquer espécie impostos com relação às Mercadorias pelas autoridades dos portos de carregamento, transbordo e entrega. O Comerciante deve se responsabilizar por todas as taxas alfandegárias, impostos, multas, cobranças de estocagem, taxas e/ou cobrança portuárias e/ou de destino, cobrados sobre as Mercadorias e todos os custos e despesas de despacho de Mercadorias e contêineres para a saída ou entrada de qualquer porto ou país.

6 - SUB-CONTRATAÇÃO E INDENIZAÇÃO

- a) O Transportador estará autorizado a sub-contratar sob qualquer condição a totalidade ou qualquer parte do transporte.
- b) É de comum acordo e entendimento que, a não ser o Transportador, nenhuma pessoa (incluindo-se o Comandante, oficiais e tripulação da embarcação, todos os funcionários, agentes, empregados, representantes, todos os sub-transportadores, empreiteiros, transportadores participantes (incluindo-se internos), e todos os estivadores, operadores de terminal, operadores de guindastes, vigilantes, carpinteiros, limpadores de navio, conferentes, e outros contratados independentes, sejam quem forem) seja ou deva ser responsabilizada como transportador, depositário, ou como outro qualquer, com relação às mercadorias ou quaisquer outras mercadorias. Se, entretanto, for decretado que qualquer pessoa ou entidade, ao invés do Transportador, está sob qualquer responsabilidade com relação às mercadorias ou quaisquer outras mercadorias, não importando o porto ou local onde qualquer perda ou dano tenha ocorrido, e não importando se as mercadorias cobertas por este documento ou quaisquer outras mercadorias estejam sendo manuseadas, todas as isenções, limitações e exonerações de responsabilidade providas pela lei ou pelos termos deste documento deverão estar aqui descritas, disponíveis a essas pessoas, independente de sua localização. Ao fazer contrato para as referidas isenções, limitações e exonerações de responsabilidade, o Transportador está atuando como agente e mandatário para e em nome de todas as pessoas ou entidades descritas acima, todas as quais, neste âmbito,

Esta tradução bem como suas cópias só serão válidas quando anexadas ao original e assinadas de próprio punho pelo tradutor.



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

JOSÉ MARTINHO GOMES

TRADUTOR PÚBLICO E INTÉRPRETE COMERCIAL
PUBLIC SWORN TRANSLATOR E INTERPRETER

Matricula JUCESP 1088 (Port. Nr. 68/2000, de 12.07.00) / CPF 069937978-44 - RG 14.121.857-5

ISS / CCM nr. 138.772-2 / INSS nr. 1.166.214.085-6

Av. Afonso Pena, 333 - CEP 11020-001 - Embaré - Santos - SP

Tel./Fax: (0xx13) 3561-5928 / cel (0xx13) 97858239 / e-mail: martinho@iron.com.br

IDIOMA : INGLÊS

Tradução nº 030
Translation # 030

Livro nº 01
Book # 01

Folha nº 112
Sheet # 112

Data: 21 / 10 / 2002
Date: Oct 21st 2002

devendo ser consideradas uma parte do contrato evidenciado por este Conhecimento de Carga. Deve-se sempre entender que os referidos beneficiários não tem o direito a maiores isenções, limitações e exonerações de responsabilidade do que aquelas que o Transportador possui neste Conhecimento de Carga, seja qual for a situação.

- c) Os dispositivos da sub-cláusula (b) acima, incluindo mas não limitados aos empreendimentos do Comerciante lá contidos, deve se estender a reclamações ou alegações de qualquer natureza contra outras pessoas fretando espaço no navio carregador.

7 - LIBERDADES - O TRANSPORTADOR PODE SUBSTITUIR O NAVIO POR OUTRA EMBARCAÇÃO OU ENCAMINHAR AS MERCADORIAS POR UMA EMBARCAÇÃO OU EMBARCAÇÕES SUBSEQUENTES; ANTES OU DEPOIS DO COMEÇO DA VIAGEM, PODE TRANSFERIR AS MERCADORIAS DO LOCAL DE RECEPÇÃO PARA O LOCAL DE CARREGAMENTO, OU DO LOCAL DE DESCARGA PARA O LOCAL DE ENTREGA, OU DE UM TERMINAL MARÍTIMO A OUTRO, ATRAVÉS DE QUALQUER MEIO DE TRANSPORTE CONVENCIONAL; PODE ENCAMINHAR E/OU RECOLOCAR A TOTALIDADE OU QUALQUER PARTE DAS MERCADORIAS EM QUALQUER OUTRA EMBARCAÇÃO, SEJA ESTA OPERADA PELO TRANSPORTADOR OU POR OUTROS NO PORTO DE ORIGEM DO CARREGAMENTO OU EM QUALQUER OUTRO LUGAR OU LUGARES E, QUANDO NECESSÁRIO, PODE ENCAMINHAR AS MERCADORIAS POR OUTROS MEIOS. TODA E QUALQUER ISENÇÃO E DIREITO ESTABELECIDOS PARA A EMBARCAÇÃO DISCRIMINADA NESTE CONHECIMENTO DE CARGA DEVE IGUALMENTE APLICAR-SE A QUAISQUER TRANSPORTES MENCIONADOS NESTA CLÁUSULA. EM QUALQUER SITUAÇÃO QUE SEJA, INCLUINDO MAS NÃO LIMITADA A PERTURBAÇÕES POLÍTICAS, GREVES OU PARALIZAÇÕES TRABALHISTAS, OU FECHAMENTOS OU BLOQUEIOS DAS VIAS MARÍTIMAS, QUE NO JUÍZO DO TRANSPORTADOR OU COMANDANTE, POSSA OCASIONAR O RISCO DE CAPTURA, APREENSÃO, DETENÇÃO, DANO, ATRASO OU DESVANTAGEM AO NAVIO, ÀS MERCADORIAS E/OU ÀQUELES A BORDO, O TRANSPORTADOR OU COMANDANTE, ALÉM DE OUTROS DIREITOS CONTIDOS NESTE CONHECIMENTO MARÍTIMO, DEVE TER O DIREITO DE PARAR OU ATRASAR O NAVIO, ESPERANDO A REMOÇÃO DE QUALQUER UM DESSES OBSTÁCULOS OU OBSTRUÇÕES, DEVOLVER AS MERCADORIAS AO PORTO DE CARREGAMENTO, PROSSEGUIR POR QUALQUER OUTRA ROTA, TRANSFERIR AS MERCADORIAS PARA UMA EMBARCAÇÃO EM ALTO MAR, DAR COMO ENCERRADA A EXECUÇÃO DESTES CONTRATO E COLOCAR AS MERCADORIAS À DISPOSIÇÃO DO COMERCIANTE EM QUALQUER LUGAR QUE O TRANSPORTADOR JULGAR SEGURO E CONVENIENTE, OU ENCAMINHAR AS MERCADORIAS AO DESTINO POR QUALQUER MEIO DE TRANSPORTE, TUDO À CUSTA E RISCO DO COMERCIANTE. EM TODO O CASO, TODAS AS OBRIGAÇÕES DO TRANSPORTADOR SOB OS TERMOS DESTES B/L

Esta tradução bem como suas cópias só serão válidas quando anexadas ao original e assinadas de próprio punho pelo tradutor.



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

JOSÉ MARTINHO GOMES

TRADUTOR PÚBLICO E INTÉRPRETE COMERCIAL
PUBLIC SWORN TRANSLATOR E INTERPRETER

Matricula JUCESP 1088 (Port. Nr. 68/2000, de 12.07.00) / CPF 069937978-44 - RG 14.121.857-5
ISS / CCM nr. 138.772-2 / INSS nr. 1.166.214.085-6
Av. Afonso Pena, 333 - CEP 11020-001 - Embaré - Santos - SP
Tel./Fax: (0xx13) 3561-5928 / cel (0xx13) 97858239 / e-mail: martinho@iron.com.br

IDIOMA : INGLÊS	Tradução nº 030	Livro nº 01	Folha nº 113	Data: 21 / 10 / 2002
	Translation # 030	Book # 01	Sheet # 113	Date: Oct 21st 2002

DEVERÃO SER CONSIDERADAS CUMPRIDAS. TODAS AS COBRANÇAS DE ESTOCAGEM REFERENTES AO DISPOSTO ACIMA, BEM COMO TODOS OS CUSTOS E DESPESAS DE ENCAMINHAMENTO E/OU RECOLOCAÇÃO DEVEM ESTAR POR CONTA DO COMERCIANTE E DEVEM CONSTITUIR PENHORA SOBRE AS MERCADORIAS.

8 - RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR EM CARREGAMENTOS DE PORTO A PORTO - Quando o Transporte exigido por este Conhecimento de Carga for um carregamento porto a porto, a responsabilidade do Transportador por perda de ou dano às Mercadorias, ocorrido a partir de ou durante o carregamento para qualquer embarcação de alto-mar até e durante a descarga da mencionada Embarcação ou de outra Embarcação na qual as Mercadorias tenham sido recolocadas, deve ser estabelecida de acordo com a legislação nacional que obedece as Regras de Haia ou as Regras de Haia-Visby e que se aplica compulsoriamente a este Conhecimento de Carga, ou, em qualquer outro caso, de acordo com as Regras de Haia. Para carregamentos para ou dos Estados Unidos e para ou do Canadá, deve-se aplicar o parágrafo I da Cláusula 2.

Não obstante o dito acima, o Transportador não deverá ser responsabilizado de modo algum por perdas e danos às Mercadorias, independentemente de como tenha ocorrido, quando tal perda ou dano tenha ocorrido antes do carregamento ou após a descarga da(s) referida(s) Embarcação(ões) em portos não pertencentes aos Estados Unidos ou ao Canadá.

9 - RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR EM TRANSPORTE INTERMODAL / MULTIMODAL - Quando o Transporte exigido por este Conhecimento de Carga for um transporte intermodal / multimodal, o Transportador Marítimo assume a responsabilidade pelo transporte inteiro, mas deve ter o direito de usar os serviços de outros transportadores internos participantes e de qualquer outro meio de transporte para cumprir o mesmo.

A custódia e o Transportador das Mercadorias durante o transporte intermodal / multimodal dentro dos Estados Unidos e do Canadá ou qualquer outra jurisdição estão sujeitos às tarifas e termos do cabível Conhecimento de Carga Doméstico Uniforme ferroviário, rodoviário ou quaisquer outros ou outros documentos de transporte, diretamente ou por ordem, adotado pelo transportador interno e prescrito ou permitido pela Comissão de Comércio Interestadual dos Estados Unidos, por outras autoridades competentes dos Estados Unidos ou do Canadá ou por legislação interna aplicável. As cópias correspondentes estarão acessíveis junto ao Transportador Marítimo

Esta tradução bem como suas cópias só serão válidas quando anexadas ao original e assinadas de próprio punho pelo tradutor.



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

JOSÉ MARTINHO GOMES

TRADUTOR PÚBLICO E INTÉRPRETE COMERCIAL
PUBLIC SWORN TRANSLATOR E INTERPRETER

Matricula JUCESP 1088 (Port. Nr. 68/2000, de 12.07.00) / CPF 069937978-44 - RG 14.121.857-5
ISS / CCM nr. 138.772-2 / INSS nr. 1.166.214.085-6
Av. Afonso Pena, 333 - CEP 11020-001 - Embaré - Santos - SP
Tel./Fax: (0xx13) 3561-5928 / cel (0xx13) 97858239 / e-mail: martinho@iron.com.br

IDIOMA : INGLÊS	Tradução nº 030	Livro nº 01	Folha nº 114	Data: 21 / 10 / 2002
	Translation # 030	Book # 01	Sheet # 114	Date: Oct 21st 2002

mediante pedido.

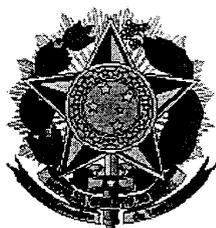
Quando a perda ou dano ocorre durante o transporte intermodal / multimodal mas não se pode precisar em que estágio de todo o transporte a perda ou dano ocorreu, o Transportador e o Comerciante concordarão que deve ser considerado que a perda ocorreu durante o transporte marítimo e, quando aplicáveis, o COGSA dos Estados Unidos ou o WCOGA do Canadá ou as Regras de Haia ou Haia-Visby devem ser executadas.

Nada aqui contido deve ser considerado uma suspensão de qualquer direito que a Aliança Navegação e Logística Ltda. possa ter contra transportadores internos por indenização de outra forma. Quando a perda ou dano ocorrer enquanto as Mercadorias estiverem sob custódia do transportador interno, a responsabilidade da Aliança Navegação e Logística Ltda. deve ser a mesma do transportador interno, incluindo todas as proteções do transportador interno providas por lei aplicável ou contato do transportador interno, excetuando-se o fato de que a limitação de responsabilidade da Aliança Navegação e Logística Ltda. não deva exceder a importância disposta na Cláusula 15 deste documento.

10 - DESCRIÇÃO, MARCAÇÕES, PESOS E A RESPONSABILIDADE DO COMERCIANTE - A menos que de outro modo aqui declarado, a descrição das Mercadorias e os detalhes dos pacotes aqui mencionados são aqueles fornecidos pelo Comerciante, e o Transportador não deverá ser responsabilizado quanto a precisão das marcações, números, quantidade, peso, escala, medida, conteúdo, natureza, qualidade ou valor. Em nenhum caso o Transportador deverá ser responsabilizado por perdas ou danos a qualquer item não especificado no verso deste documento. O Transportador não será responsável por entrega correta, a menos que cada pacote tenha sido distintamente, corretamente e permanentemente marcado pelo Comerciante com marca e número e endereço, e todas as regras e regulamentos tarifários a esse respeito tenham sido obedecidos.

Na ausência de notação neste Conhecimento de Carga e no revestimento ou contêineres das Mercadorias de que estas são frágeis ou quebradiças em sua natureza ou de que precisam de especial manuseio ou acondicionamento, o Transportador pode dar às Mercadorias o tratamento, o manuseio e o acondicionamento apropriados para Mercadorias comuns. Tenha tal aviso sido dado ou não ou tenha a natureza das Mercadorias sido revelada de outra forma ao Transportador ou não, o Comerciante afiança e concorda

Esta tradução bem como suas cópias só serão válidas quando anexadas ao original e assinadas de próprio punho pelo tradutor.



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

JOSÉ MARTINHO GOMES

TRADUTOR PÚBLICO E INTÉRPRETE COMERCIAL
 PUBLIC SWORN TRANSLATOR E INTERPRETER
 Matrícula JUCESP 1088 (Port. Nr. 68/2000, de 12.07.00) / CPF 069937978-44 - RG 14.121.857-5
 ISS / CCM nr. 138.772-2 / INSS nr. 1.166.214.085-6
 Av. Afonso Pena, 333 - CEP 11020-001 - Embaré - Santos - SP
 Tel./Fax: (0xx13) 3561-5928 / cel (0xx13) 97858239 / e-mail: martinho@iron.com.br

IDIOMA : INGLÊS Tradução nº 030 Livro nº 01 Folha nº 115 Data: 21 / 10 / 2002
 Translation # 030 Book # 01 Sheet # 115 Date: Oct 21st 2002

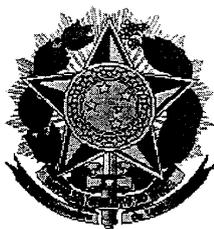
que o Transportador pode pressupor que as Mercadorias estão embaladas pelo melhor método aprovado para Mercadorias de seu tipo, e que o Transportador não estará obrigado a dar-lhes qualquer tratamento, manuseio ou acondicionamento além daquele apropriado para Mercadorias assim embaladas.

A respeito de Mercadorias transportadas em contêineres, supridos ou não pelo Transportador, o Transportador deverá ser responsável pelo seguro e adequado empacotamento, estufamento ou acondicionamento de Mercadorias em contêineres quando feitos pelo Comerciante, embarcador, consolidador ou outros em seu nome, e nenhuma responsabilidade deve ser atribuída ao Transportador por qualquer perda ou dano causado aos itens por deslocamento, sobrecarga ou empacotamento, estufamento ou acondicionamento impróprios de tais contêineres. O preenchimento de tais contêineres pelo Comerciante, embarcador, consolidador ou outros em seu nome deve ser evidência suficiente (primeira vista) de que eles estão sãos e adequados para uso e o Comerciante concordará em devolver o(s) container(es) do Transportador na mesma condição de quando recebido(s). Tais contêineres devem ser adequadamente selados antes do carregamento e o número do lacre e os números de identificação dos contêineres devem ser expostos no verso deste Conhecimento de Carga.

O Comerciante concorda em ser responsável por qualquer dano, perda, atraso ou gasto, seja qual for, com relação à Embarcação, a outras propriedades, ou a pessoas, resultantes de qualquer defeito nas Mercadorias, empacotamento do embarcador, fixação e contêinerização. O Comerciante ainda concorda em ser responsável por qualquer dano, falha ou colapso, inclusive multas, penalidades, sanções e honorários adequados de advogados causados pela inadequada, imprópria ou falsa descrição do peso ou da natureza das Mercadorias transportadas pelo Transportador, ou por qualquer outra causa que possa ser o resultado de tal inadequada, imprópria ou falsa descrição do peso ou da natureza das Mercadorias.

O Comerciante e seus agentes garantem que nenhuma Mercadoria ilegal, não manifestada ou inadequadamente descrita será embarcada e que eles estão de acordo com os termos do Acordo de Iniciativa Alfândega-Transportador dos Estados Unidos ou qualquer outro regulamento equivalente aplicável em outra jurisdição, e que o Comerciante e seus agentes manterão o Transportador isento de e serão responsáveis por qualquer multa, penalidade, despesa, detenção, sobreestadia, prisão, apreensão e outras conseqüências

Esta tradução bem como suas cópias só serão válidas quando anexadas ao original e assinadas de próprio punho pelo tradutor.



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

JOSÉ MARTINHO GOMES

TRADUTOR PÚBLICO E INTÉRPRETE COMERCIAL
PUBLIC SWORN TRANSLATOR E INTERPRETER
Matricula JUCESP 1088 (Port. Nr. 68/2000, de 12.07.00) / CPF 069937978-44 - RG 14.121.857-5
ISS / CCM nr. 138.772-2 / INSS nr. 1.166.214.085-6
Av. Afonso Pena, 333 - CEP 11020-001 - Embaré - Santos - SP
Tel./Fax: (0xx13) 3561-5928 / cel (0xx13) 97858239 / e-mail: martinho@iron.com.br

IDIOMA : INGLÊS	Tradução nº 030	Livro nº 01	Folha nº 116	Data: 21 / 10 / 2002
	Translation # 030	Book # 01	Sheet # 116	Date: Oct 21st 2002

surgidas a partir do Transporte de Mercadorias não manifestadas, ilegais ou mal descritas, incluindo mas não limitadas a drogas.

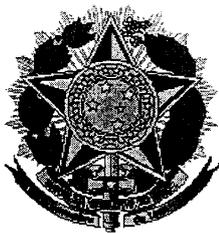
11 - MERCADORIAS PERECÍVEIS, CONTEINERIZADAS E ESPECIAIS - O Transportador terá o direito de carregar frutas, vegetais, carnes e qualquer Mercadoria de natureza especial ou perecível em compartimentos comuns, contêineres a seco ou no convés e sem atenção ou instalações de resfriamento, aquecimento ou ventilação especiais, a menos que este Conhecimento de Carga contenha um dispositivo por escrito em seu verso declarando que as Mercadorias serão transportadas em espaços ou contêineres refrigerados, aquecidos ou ventilados. Caso determinada temperatura de transporte seja discriminada no verso deste documento, o Comerciante concorda que a referida temperatura será a temperatura de ar de entrega e suprimento para o container ou câmara refrigerada e que o Transportador deverá exercer tratamento exeqüível para manter essa temperatura em uma variação de 2 graus Celsius para mais ou para menos.

A menos que um acordo especial seja feito e inserido neste Conhecimento de Carga, o Transportador não assumirá e não deverá ser responsabilizado por deixar de dar às Mercadorias, sejam elas de natureza especial ou perecível ou não, qualquer tratamento, manuseio, estocagem ou instalações incomuns ou especiais, não dadas a Mercadorias gerais, não-perecíveis, comuns, nem descarregará ou entregará as Mercadorias em nenhum lugar, compartimento, contêiner ou outra instalação especialmente equipada, refrigerada, resfriada, ventilada, insulada, aquecida, drenada, seca ou úmida, e o Comerciante afirmará e garantirá que as Mercadorias não requerem nenhum desses tratamentos ou instalações.

Em nenhum caso o Transportador será responsabilizado, de forma alguma, pelo fato das instalações de aquecimento, refrigeração ou resfriamento especial não serem fornecidas durante o carregamento, descarga ou qualquer parte do período em que as Mercadorias estão no cais, navio ou outro local de carregamento ou descarga, e o Transportador não se comprometerá em suprir tais instalações.

12 - AVARIA GROSSA - A Avaria Grossa será arrumada, declarada e estabelecida de acordo com as Regras de Iorque-Antuérpia de 1994 em qualquer porto ou local a escolha do Transportador. No caso de acidente, perigo, dano ou desastre, antes ou depois do começo da viagem, resultante de qualquer causa que seja, devido à

Esta tradução bem como suas cópias só serão válidas quando anexadas ao original e assinadas de próprio punho pelo tradutor.



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

JOSÉ MARTINHO GOMES

TRADUTOR PÚBLICO E INTÉRPRETE COMERCIAL
 PUBLIC SWORN TRANSLATOR E INTERPRETER
 Matrícula JUCESP 1088 (Port. Nr. 68/2000, de 12.07.00) / CPF 069937978-44 - RG 14.121.857-5
 ISS / CCM nr. 138.772-2 / INSS nr. 1.166.214.085-6
 Av. Afonso Pena, 333 - CEP 11020-001 - Embaré - Santos - SP
 Tel./Fax: (0xx13) 3561-5928 / cel (0xx13) 97858239 / e-mail: martinho@iron.com.br

IDIOMA : INGLÊS **Tradução nº 030** **Livro nº 01** **Folha nº 117** **Data: 21 / 10 / 2002**
Translation # 030 **Book # 01** **Sheet # 117** **Date: Oct 21st 2002**

negligência ou não, o Transportador não é responsável por estes ou por conseqüências destes, por meio de estatuto, contrato ou outra forma; as Mercadorias e o Comerciante, conjuntamente e distintamente, devem contribuir com o Transportador quanto à Avaria Grossa para o pagamento de qualquer sacrifício, perda ou despesa do tipo Avaria Grossa que possa ter sido feita ou incorrida e deverão pagar salvatagem e cobranças especiais contraídas com relação às Mercadorias.

O Comerciante deve efetuar depósito em dinheiro ou outro meio de acordo com o que o Transportador julgar suficiente para cobrir a contribuição estimada das mercadorias e qualquer salvatagem e cobranças especiais antes da entrega das Mercadorias se o Transportador requerer. As moedas correntes para depósitos ou contribuições deverão ser determinadas pelo Transportador. Se um navio em salvamento for possuído ou operado pelo Transportador, a salvatagem deverá ser paga na mesma totalidade e da mesma maneira daquela de um determinado navio em salvamento que pertencesse a estranhos.

13 - CLÁUSULA DE AMBOS CULPADOS PELA COLISÃO - Se a Embarcação colidir com outro navio em virtude da negligência do outro navio e/ou do ato, negligência ou falha do Comandante, marinheiro, piloto ou empregados do Transportador, na navegação ou administração da embarcação, o Comerciante indenizará o Transportador sobre todas as perdas ou responsabilidades devidas ao outro navio ou navio não transportador ou aos seus donos, contanto que tal perda ou responsabilidade represente perda ou dano, ou qualquer outra reivindicação por parte do Comerciante, paga ou pagável pelo outro navio ou navio não transportador ou seus donos ao Comerciante, e abatida, restituída ou recuperada pelo outro navio ou navio não transportador ou seus donos como parte de sua reclamação contra a Embarcação transportadora ou Transportador.

Os referidos dispositivos devem também aplicar-se quando os donos, operadores ou aqueles encarregados de qualquer navio ou navios ou outros objetos, além dos navios ou objetos em colisão, tiverem culpa quanto à colisão ou contato.

14 - FRETE - O frete completo até o porto de descarga ou porto de entrega, incluindo mas não limitado ao frete, frete morto, sobre-estadia, cobranças e todas as outras importâncias aqui declaradas sobre as Mercadorias, deve ser considerado completamente pago

Esta tradução bem como suas cópias só serão válidas quando anexadas ao original e assinadas de próprio punho pelo tradutor.



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

JOSÉ MARTINHO GOMES

TRADUTOR PÚBLICO E INTÉRPRETE COMERCIAL

PUBLIC SWORN TRANSLATOR E INTERPRETER

Matricula JUCESP 1088 (Port. Nr. 68/2000, de 12.07.00) / CPF 069937978-44 - RG 14.121.857-5

ISS / CCM nr. 138.772-2 / INSS nr. 1.166.214.085-6

Av. Afonso Pena, 333 - CEP 11020-001 - Embaré - Santos - SP

Tel./Fax: (0xx13) 3561-5928 / cel (0xx13) 97858239 / e-mail: martinho@iron.com.br

IDIOMA : INGLÊS

Tradução nº 030

Livro nº 01

Folha nº 118

Data: 21 / 10 / 2002

Translation # 030

Book # 01

Sheet # 118

Date: Oct 21st 2002

mediante apresentação do recibo de Mercadorias pelo Transportador, sendo o frete, frete morto, sobre-estadia, cobranças e todas as outras importâncias aqui declaradas pré-pagas ou a pagar, no porto de descarga ou porto de entrega, ou subseqüentemente; e o Transportador terá o direito a todo o frete, incluindo mas não limitado ao frete, frete morto, sobre-estadia, cobranças e todas as outras importâncias devidas, já pagas ou não, e o direito a recebê-las e retê-las em quaisquer circunstâncias, tenha o navio e/ou as Mercadorias se perdido ou não, ou tenha a viagem sido mudada, interrompida, frustrada ou abandonada.

O frete pode ser calculado com base nos detalhes relacionados às Mercadorias fornecidos pelo Comerciante, mas o Transportador pode, a qualquer tempo, pesar, medir e avaliar as Mercadorias, abrir pacotes, contêineres ou trailers para examinar o conteúdo. O Transportador não tem obrigação de abrir pacotes, contêineres ou trailers para examinar o conteúdo ou fixação. Se houver algum erro no frete ou outras cobranças e se, na correção, o frete ou as cobranças forem maiores, o Transportador pode recolher a importância adicional. Se for descoberto que os detalhes dados pelo Comerciante são errôneos e o frete adicional é pagável, o Comerciante deve ser responsabilizado por qualquer despesa contraída ao se examinar, pesar, medir e avaliar as Mercadorias. Todas as cobranças ou somas pagáveis ao Transportador são devidas quando incorridas; e tais cobranças, somas e todo o frete não pago ou outras cobranças deverão ser pagas em sua totalidade e sem compensação, alegação em contrário ou dedução, na moeda corrente discriminada neste Conhecimento de Carga, ou, a escolha do Transportador, em outra moeda corrente na mais alta taxa de câmbio para letra de câmbio cobrável à vista no dia da entrada do Navio na alfândega ou em seu porto de descarga, ou no dia da entrega, qualquer uma das duas que tiver o maior valor.

O Comerciante, incluindo, mas não limitado a, embarcador, portador e consignatário, devem, em conjunto ou separadamente, ser responsabilizados pelo pagamento ao Transportador de todo frete, cobrança, sobre-estadia, frete morto e outras importâncias devidas ao Transportador; e por qualquer falha por parte de um dos dois ou de todos em cumprir suas obrigações sob os termos deste Conhecimento de Carga, devem indenizar o Transportador e deixá-lo isento de toda a responsabilidade, perda, dano, que o Transportador possa ter mantido ou incorrido, surgidos ou resultantes de qualquer falha ou ato por parte do Comerciante, incluindo custos, despesas e taxas legais.

Esta tradução bem como suas cópias só serão válidas quando anexadas ao original e assinadas de próprio punho pelo tradutor.



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

JOSÉ MARTINHO GOMES

TRADUTOR PÚBLICO E INTÉRPRETE COMERCIAL
PUBLIC SWORN TRANSLATOR E INTERPRETER

Matricula JUCESP 1088 (Port. Nr. 68/2000, de 12.07.00) / CPF 069937978-44 - RG 14.121.857-5
ISS / CCM nr. 138.772-2 / INSS nr. 1.166.214.085-6
Av. Afonso Pena, 333 - CEP 11020-001 - Embaré - Santos - SP
Tel./Fax: (0xx13) 3561-5928 / cel (0xx13) 97858239 / e-mail: martinho@iron.com.br

IDIOMA : INGLÊS Tradução nº 030 Livro nº 01 Folha nº 119 Data: 21 / 10 / 2002
Translation # 030 Book # 01 Sheet # 119 Date: Oct 21st 2002

Qualquer pessoa, firma ou corporação envolvida na execução de serviços de despacho das Mercadorias deverá ser considerada agente exclusivo do embarcador e consignatário para todos os propósitos, e qualquer pagamento de frete a cada pessoa, firma ou corporação não deverá ser considerado pagamento ao Transportador em nenhum caso.

A falta de pagamento, por parte de tal pessoa, firma ou corporação, de qualquer parte do frete ao Transportador deve ser considerada falta de pagamento do frete por parte do Comerciante. O Transportador terá o direito ao penhor das Mercadorias por todo o frete, frete adicional, frete morto, avanços, sobre-estadia, multas, impostos, importâncias, devidos ao Transportador por parte do Comerciante e todo e qualquer dano, despesa e cobrança, tornada válida neste Conhecimento de Carga ou que tenha sido mantida ou incorrida pelo Transportador, sendo pagáveis antecipadamente ou não, incluindo custos, despesas e taxas legais de execução de tal penhor. Tal penhor não deve se perder com a entrega das Mercadorias e pode ser executado por venda pública ou privada, a critério do Transportador.

15 - AVALIAÇÃO - É DE COMUM ACORDO E ENTENDIMENTO QUE O SIGNIFICADO DA PALAVRA "PACOTE" INCLUI CONTÊINERES, VANS, TRAILERS, ESTRADOS E MERCADORIAS OU COISAS UNITIZADAS DE QUALQUER DESCRIÇÃO, TENDO-SE EXCLUÍDO MERCADORIAS EMBARCADAS A GRANEL OU MERCADORIAS NÃO EMBARCADAS EM PACOTES. NO CASO DE QUALQUER PERDA OU DANO ÀS MERCADORIAS, NEM O TRANSPORTADOR NEM O NAVIO DEVE, EM NENHUM CASO, SER OU TORNAR-SE RESPONSÁVEL POR QUALQUER PERDA OU DANO A OU EM RELAÇÃO AO TRANSPORTE DE MERCADORIAS EM IMPORTÂNCIA QUE EXCEDA \$500 POR PACOTE EM MOEDA OFICIAL DOS ESTADOS UNIDOS; OU EM CASO DE MERCADORIAS NÃO EMBARCADAS EM PACOTES, POR UNIDADE DE FRETE HABITUAL, OU O EQUIVALENTE ÀQUELA SOMA EM OUTRA MOEDA CORRENTE, A MENOS QUE A NATUREZA E O VALOR DAS MERCADORIAS TENHAM SIDO DECLARADOS PELO EMBARCADOR ANTES DO CARREGAMENTO E INSERIDOS NO VERSO DESTES CONHECIMENTO DE CARGA NO CAMPO 'VALOR DECLARADO PELO EMBARCADOR' E COBRANÇAS EXTRAS TENHAM SIDO PAGAS. AS COBRANÇAS POR DECLARAÇÃO DE VALOR EXCEDENTE DEVEM SE APLICAR DE ACORDO COM A TARIFA DO CARREGADOR. SE ESTE CONHECIMENTO DE CARGA ESTIVER SUJEITO À WCOGA DO CANADÁ, ÀS REGRAS DE HAIA, OU ÀS REGRAS HAIA-VISBY, CONFORME EMENDADAS, A RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR E DO NAVIO DEVERÁ LIMITAR-SE A \$500 DÓLARES CANADENSES POR PACOTE OU UNIDADE OU A 100 LIBRAS ESTERLINAS POR PACOTE OU UNIDADE OU POR LIMITAÇÕES DETERMINADAS

Esta tradução bem como suas cópias só serão válidas quando anexadas ao original e assinadas de próprio punho pelo tradutor.



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

JOSÉ MARTINHO GOMES

TRADUTOR PÚBLICO E INTÉRPRETE COMERCIAL
PUBLIC SWORN TRANSLATOR E INTERPRETER

Matricula JUCESP 1088 (Port. Nr. 68/2000, de 12.07.00) / CPF 069937978-44 - RG 14.121.857-5
ISS / CCM nr. 138.772-2 / INSS nr. 1.166.214.085-6
Av. Afonso Pena, 333 - CEP 11020-001 - Embaré - Santos - SP
Tel./Fax: (0xx13) 3561-5928 / cel (0xx13) 97858239 / e-mail: martinho@iron.com.br

IDIOMA : INGLÊS

Tradução nº 030

Livro nº 01

Folha nº 120

Data: 21 / 10 / 2002

Translation # 030

Book # 01

Sheet # 120

Date: Oct 21st 2002

NAS REGRAS HAIA-VISBY, CONFORME EMENDADAS, RESPECTIVAMENTE, A MENOS QUE A NATUREZA E O VALOR DE TAIS MERCADORIAS TENHAM SIDO DECLARADOS PELO EMBARCADOR E INSERIDOS NO VERSO DESTE CONHECIMENTO DE CARGA NO CAMPO 'VALOR DECLARADO PELO EMBARCADOR' E COBRANÇAS EXTRAS TENHAM SIDO PAGAS. NO CASO DE UM VALOR MAIS ALTO TER SIDO DECLARADO POR ESCRITO PELO EMBARCADOR E AQUI INSERIDO E COBRANÇAS EXTRAS TEREM SIDO PAGAS SOBRE ISSO, A RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR, SE HOUVER, POR PERDAS E DANOS A OU COM RELAÇÃO ÀS MERCADORIAS DEVE SER DETERMINADA COM BASE NESSE VALOR DECLARADO E EM PROPORÇÃO DESSE VALOR DECLARADO NO CASO DE PERDA OU DANO PARCIAL, CONTANTO QUE TAL VALOR DECLARADO NÃO EXCEDA O VALOR REAL DAS MERCADORIAS. EM NENHUM CASO O TRANSPORTADOR DEVERÁ SER RESPONSABILIZADO POR ALGO ALÉM DA PERDA OU DANO CONCRETAMENTE SOFRIDO. O TRANSPORTADOR NÃO SERÁ RESPONSABILIZADO PELO ATRASO OU POR QUAISQUER DANOS ESPECIAIS OU SUBSEQÜENTES E DEVE TER A OPÇÃO DE SUBSTITUIR QUALQUER MERCADORIA PERDIDA E/OU SUBSTITUIR OU REPARAR QUALQUER MERCADORIA DANIFICADA.

16 - AVISO DE PERDA OU DANO, PERÍODO PROCESSUAL - A menos que a notificação de perda ou dano e a natureza geral de tal perda ou dano sejam dadas por escrito ao Transportador ou ao seu agente no porto de descarga ou lugar de entrega, antes ou no momento da remoção das Mercadorias para a custódia da pessoa autorizada para a entrega no local do contrato, ou se a perda ou dano não for reconhecida, dentro de três dias após a entrega, tal remoção deve ser evidência suficiente da entrega, por parte do Transportador, das Mercadorias conforme descritas neste Conhecimento de Carga. Qualquer queixa contra o Transportador por qualquer ajuste, reembolso de ou com relação a frete, cobranças ou despesas ou qualquer outra reivindicação, além de perdas e danos às Mercadorias, devem ser dadas ao Transportador por escrito dentro de 20 dias a partir do dia em que as Mercadorias foram ou deveriam ter sido entregues. Em todo o caso, o Transportador e o Navio devem ser isentos de qualquer perda ou dano às Mercadorias ou com relação a frete, cobranças ou despesas, ou à restituição desses ou reivindicação de qualquer tipo, natureza ou descrição, a respeito de ou com relação às Mercadorias, a menos que a queixa seja levada a conhecimento dentro de um ano após a entrega das Mercadorias ou a data em que as Mercadorias deveriam ter sido entregues. A queixa não será considerada reconhecida dentro do tempo especificado se o processo não tiver sido formalmente executado e/ou a jurisdição não tiver sido obtida sobre o Navio ou Transportador dentro de tal

Esta tradução bem como suas cópias só serão válidas quando anexadas ao original e assinadas de próprio punho pelo tradutor.



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

JOSÉ MARTINHO GOMES

TRADUTOR PÚBLICO E INTÉRPRETE COMERCIAL
 PUBLIC SWORN TRANSLATOR E INTERPRETER
 Matrícula JUCESP 1088 (Port. Nr. 68/2000, de 12.07.00) / CPF 069937978-44 - RG 14.121.857-5
 ISS / CCM nr. 138.772-2 / INSS nr. 1.166.214.085-6
 Av. Afonso Pena, 333 - CEP 11020-001 - Embaré - Santos - SP
 Tel./Fax: (0xx13) 3561-5928 / cel (0xx13) 97858239 / e-mail: martinho@iron.com.br

IDIOMA : INGLÊS	Tradução nº 030	Livro nº 01	Folha nº 121	Data: 21 / 10 / 2002
	Transiation # 030	Book # 01	Sheet # 121	Date: Oct 21st 2002

período. Uma queixa por perdas e danos às Mercadorias enquanto de sua posse pelo transportador interno está sujeita a registro, notificação da queixa e tempo para exigências processuais expostas na tarifa e/ou termos e condições vigentes no transporte do transportador interno. O Comerciante deve voltar especial atenção para o fato de que tais termos e condições podem prescrever períodos dentro dos quais a notificação deva ser dada, queixas devam ser registradas, ou processos devam ser iniciados, os quais são ou maiores ou menores do que o período vigente para queixas contra o Transportador. Mercadorias Perecíveis: notificação de perda ou dano deve ser dada ao Transportador dentro de 24 horas depois de entregue pelo Transportador, na ausência da qual deve-se considerar evidência suficiente que as condições das Mercadorias são aquelas descritas neste Conhecimento de Carga.

17 - QUEIXAS, PERÍODO PROCESSUAL - TRANSPORTE INTERMODAL / MULTIMODAL - Queixas por perdas e danos às Mercadorias devem ser registradas contra o Transportador, que concorda em ser unicamente responsável por levar as referidas queixas à sua conclusão. É de comum acordo que no caso de ressarcimento de qualquer queixa, deverá ser automaticamente substituída por todos os direitos do Comerciante contra todos os outros, incluindo transportadores internos na conta de tais perdas ou danos. As queixas devem ser registradas e processos iniciados dentro do limite de tempo previsto pela lei e pelos termos dos conhecimentos de carga e das tarifas dos transportadores que tiveram, ou que se considera, de acordo com este parágrafo, terem tido a custódia das Mercadorias quando a perda ou o dano ocorreu. Quando não puder ser determinado qual transportador, nos termos deste documento, tinha a custódia ou o controle das Mercadorias no momento da perda ou dano, deverá se considerar que a perda ou o dano ocorreu a bordo do navio durante a custódia ou controle do Transportador. As queixas por perdas ou danos às Mercadorias causados pelo transportador interno devem ser efetuadas por escrito contra Aliança Navegação e Logística Ltda, dentro de nove meses após a entrega das Mercadorias por esse transportador interno ou, no caso de não ter efetuado a entrega, dentro de nove meses depois de decorrido um período considerável para entrega. A RESPONSABILIDADE DA ALIANÇA NAVEGAÇÃO E LOGÍSTICA LTDA DEVE SER A MESMA QUE AQUELA DO TRANSPORTADOR INTERNO, INCLUINDO TODAS AS PROTEÇÕES AO TRANSPORTADOR INTERNO PREVISTAS PELA LEI EM VIGOR, PELO SEU CONHECIMENTO DE CARGA, PELA SUA TARIFA E/OU PELO SEU

Esta tradução bem como suas cópias só serão válidas quando anexadas ao original e assinadas de próprio punho pelo tradutor.



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

JOSÉ MARTINHO GOMES

TRADUTOR PÚBLICO E INTÉRPRETE COMERCIAL
 PUBLIC SWORN TRANSLATOR E INTERPRETER
 Matrícula JUCESP 1088 (Port. Nr. 68/2000, de 12.07.00) / CPF 069937978-44 - RG 14.121.857-5
 ISS / CCM nr. 138.772-2 / INSS nr. 1.166.214.085-6
 Av. Afonso Pena, 333 - CEP 11020-001 - Embaré - Santos - SP
 Tel./Fax: (0xx13) 3561-5928 / cel (0xx13) 97858239 / e-mail: martinho@iron.com.br

IDIOMA : INGLÊS	Tradução nº 030	Livro nº 01	Folha nº 122	Data: 21 / 10 / 2002
	Translation # 030	Book # 01	Sheet # 122	Date: Oct 21st 2002

CONTRATO DE TRANSPORTE. O Aviso de Queixa deverá ser enviado para Aliança Navegação e Logística Ltda, Av. Pasteur, 110 - 6° Andar, Rio de Janeiro, RJ, Brasil ou para seus agentes no porto de descarga.

18 - **DESCARGA E ENTREGA, ENTREGA POR MARCAS** - As autoridades Portuárias estão autorizadas por meio deste documento a garantir a ordem geral para descarga imediata depois da chegada da Embarcação. A Embarcação pode começar a descarregar imediatamente na chegada, e descarregar continuamente, dia e noite, domingos e feriados inclusos, não obstante o costume do porto. Em portos e lugares de descarga em que se requer que o Transportador descarregue as Mercadorias em barcas ou outras embarcações por lei, autoridades ou costume local, ou onde houve acordo para que assim se procedesse, ou onde ancoradouro e cais, em que a Embarcação pode chegar, repousar e partir, não estiverem disponíveis, ou ainda onde as condições do momento tornarem a descarga em ancoradouro ou cais perigosa ou imprudente ou sujeitar a Embarcação, as Mercadorias e a carga de outros a atraso anormal, o Comerciante deverá ser requisitado a fornecer barcas ou outras embarcações e tomar posse ao lado da Embarcação em tais barcas ou embarcações a partir da aparelhagem da Embarcação à custa e risco das Mercadorias.

Em tais casos, se o Comerciante deixar de ou recusar-se a providenciar barcas ou outras embarcações, o Transportador, atuando como agente do Comerciante, pode usar barcas ou embarcações por conta e risco das Mercadorias; e na descarga das Mercadorias em tais barcas ou embarcações, a execução sob os termos deste documento e a entrega das Mercadorias deverão ser concluídas e o Transportador não terá nenhuma outra responsabilidade com relação às Mercadorias.

O Transportador não será responsabilizado por deixar de entregar de acordo com as marcas de identificação, a menos que tais marcas tenham sido carimbadas com impressão clara e durável ou marcadas nas Mercadorias pelo Comerciante antes do carregamento, de tal maneira que se possa claramente identificar tais Mercadorias e seu porto de descarga. As Mercadorias que não podem ser identificadas pelas marcas e qualquer Mercadoria não solicitada e não identificada por outro meio podem, a critério do Transportador, ser distribuídas, para a conclusão da entrega, para os vários consignatários de Mercadorias de mesma característica, em proporção a qualquer carência aparente.

Esta tradução bem como suas cópias só serão válidas quando anexadas ao original e assinadas de próprio punho pelo tradutor.



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

JOSÉ MARTINHO GOMES

TRADUTOR PÚBLICO E INTÉRPRETE COMERCIAL
PUBLIC SWORN TRANSLATOR E INTERPRETER

Matricula JUCESP 1088 (Port. Nr. 68/2000, de 12.07.00) / CPF 069937978-44 - RG 14.121.857-5

ISS / CCM nr. 138.772-2 / INSS nr. 1.166.214.085-6

Av. Afonso Pena, 333 - CEP 11020-001 - Embaré - Santos - SP

Tel./Fax: (0xx13) 3561-5928 / cel (0xx13) 97858239 / e-mail: martinho@iron.com.br

IDIOMA : INGLÊS	Tradução nº 030	Livro nº 01	Folha nº 123	Data: 21 / 10 / 2002
	Translation # 030	Book # 01	Sheet # 123	Date: Oct 21st 2002

19 - CLÁUSULA DE ESTIVAGEM OPCIONAL -

- a) Mercadorias estivadas em popa, castelo de proa, casa do convés, espaços para passageiros, camarotes ou qualquer outro lugar coberto deverão ser consideradas como tendo sido estivadas sob o convés, para todos os efeitos, incluindo Avaria Grossa.
- b) As Mercadorias podem ser empacotadas pelo Transportador em contêineres.
- c) As Mercadorias, empacotadas em contêineres ou não, podem ser transportadas sobre ou sob o convés sem notificação ao Comerciante. Todas essas Mercadorias (a não ser animais vivos), carregadas sobre ou sob o convés, devem fazer parte da Avaria Grossa e deverão estar dentro da definição de Mercadorias para fins da COGSA ou WCOGA ou das Regras de Haia ou Haia-Visby, e devem ser transportadas sujeitas a estas regras.
- d) Não obstante o parágrafo (c) desta cláusula, no caso de Mercadorias que estão discriminadas no verso deste documento como sendo transportadas sobre o convés, a COGSA ou WCOGA ou das Regras de Haia ou Haia-Visby não serão aplicadas e o Transportador não terá nenhuma responsabilidade por perda, dano ou atraso, não importando a forma com que tenha acontecido.

20 - DINHEIRO EM ESPÉCIE E OBJETOS DE VALOR - O Transportador não será responsabilizado por perda de ou dano a ouro, prata, metais ou pedras preciosas, jóias, ou tesouro de qualquer espécie, cédulas, ações, sedas, peles, rendas, quadros, pratos de porcelana, peças em vidro, estátuas, ou qualquer artigo especificado na Seção 4281 dos Estatutos Revisados dos Estados Unidos ou pelas leis vigentes dos estatutos do Canadá ou qualquer outra jurisdição, a menos que o Transportador seja notificado por escrito no momento do carregamento, e Conhecimentos de Carga sejam assinados como consequência, nos quais sua natureza e valor sejam expressos, e taxas extras tenham sido pagas pela tomada de extraordinário risco; e não serão, de nenhum modo, carregados ou postos em terra pelo Transportador. Nenhum desses objetos de valor será considerado como recebido ou entregue pelo Transportador até que seja trazido a bordo do Navio pelo Comerciante, lá colocado em formal posse, e um recibo escrito, como consequência, seja dado ao Comandante ou outro oficial encarregado. Tais objetos de valor serão apenas entregues pelo Transportador a bordo do Navio mediante apresentação de conhecimentos de carga adequadamente endossados; e com tal entrega a bordo, a responsabilidade do Transportador deverá cessar. Se não for efetuada tal tomada de

Esta tradução bem como suas cópias só serão válidas quando anexadas ao original e assinadas de próprio punho pelo tradutor.



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

JOSÉ MARTINHO GOMES

TRADUTOR PÚBLICO E INTÉRPRETE COMERCIAL
PUBLIC SWORN TRANSLATOR E INTERPRETER

Matricula JUCESP 1088 (Port. Nr. 68/2000, de 12.07.00) / CPF 069937978-44 - RG 14.121.857-5
ISS / CCM nr. 138.772-2 / INSS nr. 1.166.214.085-6
Av. Afonso Pena, 333 - CEP 11020-001 - Embaré - Santos - SP
Tel./Fax: (0xx13) 3561-5928 / cel (0xx13) 97858239 / e-mail: martinho@iron.com.br

IDIOMA : INGLÊS	Tradução nº 030	Livro nº 01	Folha nº 124	Data: 21 / 10 / 2002
	Translation # 030	Book # 01	Sheet # 124	Date: Oct 21st 2002

posse imediatamente após a chegada do Navio no porto de descarga, as Mercadorias poderão ser retidas a bordo, colocadas em terra ou transportadas, exclusivamente por conta e risco das Mercadorias.

21 - DIVERSOS

- a) Aquecimento de Carga Líquida a Granel - Na ausência de instruções sobre aquecimento, a carga líquida deverá ser aquecida e descarregada de acordo com o conhecimento da tripulação da Embarcação, mas sob a responsabilidade do Comerciante.
- b) Carga com Porto de Destino Opcional - Para Mercadorias com um porto de destino opcional, o Transportador ou seu Agente deverá ser notificado por escrito da escolha por parte do Comerciante do Porto de Descarga, no mais tardar, quatro dias antes da chegada do navio no primeiro porto de descarga.
- c) Carregamento de Ferro e Aço Soltos - O navio não será responsável por descarga adequada ou por qualquer despesa no porto de descarga, resultante da fixação ou marcação insuficientes. Estas medidas estarão sob responsabilidade de risco e despesa do Comerciante, a menos que:
 - (1) Cada peça esteja distintamente e permanentemente marcada a tinta a óleo.
 - (2) Cada fardo esteja atado de maneira segura e distintamente e permanentemente marcado com tinta a óleo e o metal etiquetado a fim de que cada peça do fardo possa ser claramente identificada no porto de descarga.

22 - MERCADORIAS PERIGOSAS

- 1) Quando o Comerciante entrega em mãos mercadorias de natureza perigosa para o Transportador, aquele deverá dar a este sua classificação por escrito da Organização Marítima Internacional (IMO) e a exata natureza do perigo, e indicar as precauções necessárias a serem tomadas (EmSMFAG).
- 2) Mercadorias de natureza perigosa, que o Transportador não sabia que eram perigosas, podem, a qualquer hora e local, ser descarregadas, destruídas, alijadas ou convertidas em mercadorias inofensivas, sem compensação; além do mais, o Comerciante será responsabilizado por todas as despesas, perdas ou danos em virtude de sua entrega das Mercadorias para o transporte ou de seu próprio transporte.
- 3) Se alguma mercadoria transportada com o conhecimento do Transportador a cerca de sua natureza perigosa tornar-se um

Esta tradução bem como suas cópias só serão válidas quando anexadas ao original e assinadas de próprio punho pelo tradutor.



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

JOSÉ MARTINHO GOMES

TRADUTOR PÚBLICO E INTÉRPRETE COMERCIAL
PUBLIC SWORN TRANSLATOR E INTERPRETER
Matricula JUCESP 1088 (Port. Nr. 68/2000, de 12.07.00) / CPF 069937978-44 - RG 14.121.857-5
ISS / CCM nr. 138.772-2 / INSS nr. 1.166.214.085-6
Av. Afonso Pena, 333 - CEP 11020-001 - Embaré - Santos - SP
Tel./Fax: (0xx13) 3561-5928 / cel (0xx13) 97858239 / e-mail: martinho@iron.com.br

IDIOMA : INGLÊS	Tradução nº 030	Livro nº 01	Folha nº 125	Data: 21 / 10 / 2002
	Translation # 030	Book # 01	Sheet # 125	Date: Oct 21 st 2002

perigo para o navio ou carga, ela poderá, de forma semelhante, ser colocada em terra em qualquer lugar, ou destruída, alijada ou convertida em mercadoria inócua pelo Transportador sem responsabilidade da parte do Transportador quanto à Avaria Grossa, se existir.

23 - **ACORDO FINAL** - Todos os acordos ou contratos de frete para o carregamento das Mercadorias são suplantados por este Conhecimento de Carga, e todos os termos deste, sejam eles manuscritos, datilografados, carimbados ou impressos foram aceitos e acordados pelo Comerciante a serem cumpridos tão plenamente quanto se tivessem sido assinados pelo Comerciante, não obstante qualquer privilégio de cliente local. Nada neste Conhecimento de Carga deverá operar para limitar ou privar o Transportador de qualquer proteção, isenção ou limitação legal de responsabilidade. Este Conhecimento de Carga não é, em nenhum sentido, o "contrato pessoal" do Transportador.

24 - **JURISDIÇÃO** - Qualquer procedimento legal contra o Transportador, como transportador ou em outra função, relativo ao presente contrato deverá ser trazido perante ao competente Fórum do Rio de Janeiro, mesmo em caso de conexidade, pluralidade de réus, citações para e em procedimentos contra terceiros ou agravo, e nenhuma outra côrte brasileira ou estrangeira deverá ter jurisdição com relação a qualquer procedimento legal.

Aliança Navegação e Logística Ltda.

Av. Pasteur, 110 / 6º andar - Rio de Janeiro - RJ - Brasil

.....
NADA MAIS constava do documento acima, o qual devolvo com esta tradução, a qual conferi, achei conforme e assino. DOU FÉ.

JOSÉ MARTINHO GOMES
Tradutor Público E Intérprete Comercial

Esta tradução bem como suas cópias só serão válidas quando anexadas ao original e assinadas de próprio punho pelo tradutor.