

INTRODUÇÃO

Não há dúvidas de que, ao longo da história da humanidade, as atividades marítimas exerceram um papel fundamental nas relações comerciais. Estima-se de que cerca de 90% do comércio mundial seja realizado por vias marítimas (HIS Global Insight, Inc., World Trade Services, 2008). Tais relações não podiam deixar de ser permeadas por relações jurídicas que foram sendo modificadas de acordo com as transformações sociais que, conseqüentemente, também afetavam as leis comerciais.

No capítulo introdutório fala-se da responsabilidade civil de um modo amplo, com a intenção de proporcionar um entendimento do conceito em seu sentido nato, apresentando seu histórico, definição, subdivisões e sua redação no Código Civil brasileiro, exposta no artigo 927 deste Código. A responsabilidade civil é dividida em objetiva e subjetiva e em contratual e extracontratual. Subdivisões estas definidas no mesmo capítulo e importantíssimas para a compreensão do tema exposto. E por fim, uma breve explanação da teoria do risco, que trata da responsabilidade por parte dos que exercem uma atividade criadora de perigos especiais.

No segundo capítulo aplicam-se os conceitos do primeiro capítulo ao transporte marítimo. Logo no começo tem-se um breve histórico do comércio marítimo, descrevendo sua evolução e sua crescente importância no cenário econômico, com a intenção de introduzir o conceito da responsabilidade civil do transportador marítimo. Esta é classificada como subjetiva e, na maioria dos casos, como contratual. Tão importante como expor os aspectos da responsabilidade civil do transportador, é também saber as causas que excluem este do dever de indenizar e, neste sentido, o presente capítulo faz uma profunda análise de cada tópico concernente.

No terceiro e último capítulo fala-se sobre as inúmeras tentativas realizadas ao longo dos anos de uma forma de sistematização das normas que regem este mercado, no que tange a limitação da responsabilidade das partes atuantes. Para tentar equilibrar as relações de interesses conflitantes dos atores desta atividade, surgiram, com os anos, muitas convenções, porém neste trabalho fala-se sobre as mais difundidas: *Harter Act*, as Regras de Haia e sua

posterior modificação com os protocolos Visby e DES, passando a ser conhecida como Regras de Haia-Visby, Regras de Hamburgo e o Cogsa (Carriage of Goods by Sea Act – EUA 1936). As normas contidas nestas Convenções são as mais comumente aplicadas e é a Cláusula Paramount, também definida no referido capítulo, que são encontradas nos *Bill of Ladings* (evidência do contrato de transporte marítimo) que determina a norma escolhida para reger estes tipos de contratos.

CAPÍTULO 1

RESPONSABILIDADE CIVIL

1.1. Apresentação

A responsabilidade civil, por seu conteúdo altamente dinâmico, está constantemente se renovando, apresentando a cada momento, novas teses jurídicas a fim de atender as necessidades sociais emergentes. A responsabilidade civil é o instituto de direito civil que teve maior desenvolvimento nos últimos 100 anos. Este instituto sofreu uma evolução nas mais diversas esferas, apresentando expressiva expansão em sua história, seus fundamentos, sua área de atuação e seu alcance nas mais diversas áreas do Direito.

1.2. Histórico

Desde o princípio da humanidade já era visível a existência de bens jurídicos afetados por terceiros, não só no sentido material, mas também no sentido moral. O conceito de responsabilidade civil evoluiu paralelamente ao progresso das civilizações, tomando características inerentes ao cenário vivido em cada época. O sentido de justiça sempre esteve presente como algo natural do ser humano, claro que não a justiça com positividade como vemos hoje, que nasce com a postulação do contrato social, mas uma justiça num sentido de reciprocidade do que lhe foi feito.

Remontando à evolução do conceito de responsabilidade civil, vemos que no período anterior às primeiras codificações, buscavam-se os próprios meios para se defender. Prevalencia nesta época a vingança privada. O grande problema da vingança, é que ela é desproporcional ao dano sofrido, prevalecendo então a lei do mais forte.

Agora indo até a era da Antiguidade, damos destaque a lei de Talião, mas conhecida como olho por olho, dente por dente. Representou um grande avanço para época, pois buscava a ideia de proporcionalidade, fundamentada no princípio da igualdade entre crime e punição, porém sob a ótica atual constitui um absurdo, já que a ideia central era apenas a vingança, sem discussão de culpa. Essa máxima da lei de talião, de promover igualdade entre crime e

punição, é utilizada até hoje nos códigos, não na forma de vingança como era antes, mas sim de uma maneira a promover um equilíbrio entre o que foi cometido e a pena aplicada.

As primeiras indicações de responsabilidade civil no Brasil foram em 1912 com o decreto legislativo nº2.681, que regulava as responsabilidades na estradas de ferro. Posterior a isso, com também inspirações no código de napoleão, que não foi o primeiro a ser criado, mas o primeiro código a promover influência nos ordenamentos jurídicos dos outros países, surgiu o código civil de 1916, que passou a consagrar a responsabilidade civil subjetiva, aquela que é fundada na culpa, ou seja, para que alguém seja responsabilizado, precisaria ter agido com negligência(que é o ato de omissão ao dever de agir), imprudência(ato de ação, em que a pessoa sabe que é errado, mesmo assim comete o ato) ou imperícia(ato de ação, em que a pessoa não age com a atenção necessária que deveria ter). O referido Código, citou alguns casos de responsabilidade civil objetiva, sendo esta considerada apenas exceção e aplicada apenas em casos particulares.

Nesse sentido, o Código Civil de 2002, atendendo a doutrina e a jurisprudência brasileiras, tentando se adequar à Constituição Federal de 1988, inovou sobremaneira em relação ao Código Civil anterior. A responsabilidade civil era, até pouco tempo, subjetiva (artigo 159 do Código Civil de 1916) e, só excepcionalmente, objetiva, em algumas leis especiais. Hoje o sistema é dualista, coexistindo a responsabilidade subjetiva (artigo 186 do Código Civil de 2002) e a objetiva, esta sempre definida em lei.

1.3. Definição

Atendo-se agora a definição de Responsabilidade Civil, é preciso ter em mente que tal conceito abrange muitas definições e interpretações, sendo difícil atribuir-lhe um conceito único, por estar sempre em transformação para atender às necessidades sociais que surgem. Não à toa, que atualmente existe uma gama de literatura inexaurível acerca da responsabilidade civil e suas diversas implicações nas mais diversas esferas. A ideia base acerca da Responsabilidade civil reside na restituição daquele que sofreu dano ao seu *status quo ante*. Desta forma, é necessário achar meios legais para equilibrar as relações jurídico-econômicas entre o agente e a vítima, derivando daí o dever sucessivo de indenização por

parte do agente que infringiu dever jurídico resultando dano a outrem. Vejamos algumas das diversas definições e interpretações para responsabilidade civil:

Nas palavras de Rui Stoco (2007, p.114),

A noção da responsabilidade pode ser haurida da própria origem da palavra, que vem do latim *respondere*, responder a alguma coisa, ou seja, a necessidade que existe de responsabilizar alguém pelos seus atos danosos. Essa imposição estabelecida pelo meio social regrado, através dos integrantes da sociedade humana, de impor a todos o dever de responder por seus atos, traduz a própria noção de justiça existente no grupo social estratificado. Revela-se, pois, como algo inarredável da natureza humana.

Para Maria Helena Diniz (2009, p. 34), responsabilidade civil pode ser definida como:

[...] a aplicação de medidas que obriguem alguém a reparar dano moral ou patrimonial causado a terceiros em razão de ato do próprio imputado, de pessoa por quem ele responde, ou de fato de coisa ou animal sob sua guarda ou, ainda, de simples imposição legal. Analisando o conceito da doutrinadora acima citada, verifica-se que o mesmo tem suas bases fincadas sobre a culpa, que é um dos elementos da responsabilidade civil. A própria autora menciona tal característica em seus estudos. (2009, p. 34).

Outro autor letrado no tema é Sérgio Cavalieri Filho (2007, p. 2), que define responsabilidade civil nos seguintes moldes:

Em apertada síntese, responsabilidade civil é um dever jurídico sucessivo que surge para recompor o dano decorrente da violação de um dever jurídico originário. Só se cogita, destarte, de responsabilidade civil onde houver violação de um dever jurídico e dano. Em outras palavras, responsável é a pessoa que deve ressarcir o prejuízo decorrente da violação de um precedente dever jurídico.

Diferente da posição de Maria Helena Diniz, o autor retrocitado tem como paradigma definidor o dever jurídico, alargando, de certa forma, a definição, pois, nestes moldes toda conduta humana que violar dever jurídico e vier a causar prejuízo para outrem, pode ser objeto de reparação de danos.

Por fim, pode-se citar a posição adotada por Pablo Stolze Gagliano e Rodolfo Pamplona Filho (2006, p. 9), nos seguintes moldes:

“[...] a noção jurídica de responsabilidade pressupõe a atividade danosa de alguém que, atuando a priori ilicitamente, viola uma norma jurídica preexistente (legal ou contratual), subordinando-se, dessa forma, às consequências do seu ato (obrigação de reparar).”

O que se extrai de comum das definições dos doutrinadores citados acima é a necessidade de reparação como ponto crucial das condutas humanas, visando o restabelecimento do status anterior, ou seja, do status *quo ante*.

1.4. Classificação

A responsabilidade civil costuma ser classificada pela doutrina em razão da culpa, e quanto a natureza jurídica da norma violada.

Quanto ao primeiro critério a responsabilidade é dividida em objetiva e subjetiva. Em razão do segundo critério ela pode ser dividida em responsabilidade contratual e extracontratual.

Para explanação dos conceitos que serão abordados nesta monografia, no que diz respeito à responsabilidade civil do transportador, é de suma importância a compreensão da natureza de cada uma destas classificações e suas diferenças, o que constituirá um ponto crucial para o entendimento do trabalho como um todo, sendo, portanto o ponto de partida para narração do tema.

1.4.1. Responsabilidade civil subjetiva

A responsabilidade civil subjetiva está alicerçada em quatro conceitos bases fundamentais: a ação ou omissão, a culpa ou dolo do agente, o dano e o nexo de causalidade.

Por ação ou omissão, Silvio Rodrigues (2003, p 14 e 15) diz que a conduta causadora do dano pode ser uma ação (ato positivo) ou omissão (ausência de ato) que advém de uma conduta própria do agente. A ação ou omissão decorre da negligência, imperícia ou omissão do agente causador.

Por culpa e dolo devemos salientar que a culpa decorre dos atos praticados com negligência, imprudência ou imperícia, não havendo um propósito de causar o dano, sendo apenas consequência daqueles. Já o dolo é a vontade consciente, ou seja, o agente age premeditadamente com intenção de prejudicar.

Para obter direito à indenização, a vítima deve provar a culpa do autor do ato e o nexo causal entre a conduta do autor e o dano causado. Para maior esclarecimento, entende-se que o nexo causal é o vínculo existente entre a culpa do agente e o resultado por ela produzido. Examinar o nexo de causalidade é descobrir quais condutas, positivas ou negativas, deram causa ao resultado previsto em lei.

Assim, para se dizer que alguém causou um determinado fato, faz-se necessário estabelecer a ligação entre a sua conduta e o resultado gerado, isto é, verificar se de sua ação ou omissão adveio o resultado.

No Artigo 927 da Lei nº 10.406 de 10 de Janeiro de 2002 (Código Civil), parágrafo único, temos o conceito de responsabilidade civil que diz:

Art. 927. Aquele que, por ato ilícito (Arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo.

Parágrafo único. Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem.

Em nosso ordenamento jurídico, os artigos 186 e 187 do nosso Código Civil adotam como regra a responsabilidade subjetiva, ou seja, além da ação ou omissão que causa um dano, ligados pelo vínculo denominado nexo de causalidade, deve restar irrisoriamente comprovada a culpa em sentido lato. Citando tais artigos da Lei referida acima temos:

Art. 186. Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito.

Art. 187. Também comete ato ilícito o titular de um direito que, ao exercê-lo, excede manifestamente os limites impostos pelo seu fim econômico ou social, pela boa-fé ou pelos bons costumes.

1.4.2. Responsabilidade civil objetiva

Como já exposto, a responsabilidade civil subjetiva figura como regra geral, porém com a evolução das demandas sociais, este conceito tornou-se insuficiente para caracterizar certas situações.

No art. 931 do CC temos uma importante definição para responsabilidade civil objetiva:

“Ressalvados outros casos previstos em lei especial, os empresários individuais e as empresas respondem independentemente de culpa pelos danos causados pelos produtos postos em circulação.”

Nessa linha, aliás, o Código de Defesa do Consumidor, atribui a responsabilidade objetiva pelo fato do produto e do serviço, a teor de seus arts. 12, 13 e 14, responsabilização essa que, consideradas as partes, fornecedor ou assemelhados e consumidor, tem nítido cunho contratual.

Têm-se até aqui, então, as responsabilidades pelo fato da atividade (parágrafo único do art. 927), pelo fato do produto e pelo fato do serviço (art. 931 e CDC).

Tal responsabilidade caracteriza-se com a demonstração de três requisitos: conduta (ação ou omissão), dano e nexo de causalidade, não sendo exigido, portanto, a demonstração da culpa (dolo) do agente.

1.4.3. Responsabilidade civil contratual

A responsabilidade civil contratual é, em poucas palavras, a obrigação do devedor no sentido de cumprir o que estipulou com o credor (num contrato). Segundo Caio Mário da Silva Pereira (2001, p.37), para que haja responsabilidade contratual, é indispensável “a existência de um contrato válido entre o devedor e o credor”. É a norma convencional que define o comportamento a que as partes envolvidas num determinado negócio jurídico estão submetidos e impõe-lhes a observância de deveres específicos.

Ou seja, como todo negócio jurídico, o contrato estabelece um vínculo jurídico que deriva da própria vontade dos contraentes, havendo, portanto, uma co-obrigação mútua entre os mesmos.

A responsabilidade contratual está fundamentada no dever de resultado, sendo assim o contratante não precisa provar a culpa do inadimplente. Para obter reparação das perdas e danos, basta provar o inadimplemento. O ônus da prova, na responsabilidade contratual,

competirá ao devedor, que deverá provar, ante o inadimplemento, a inexistência de sua culpa ou presença de qualquer excludente do dever de indenizar (Art. 1056 CC).

1.4.4. Responsabilidade Civil extracontratual

A responsabilidade contratual ocupa um espaço mais restrito em comparação à extracontratual, uma vez que está limitada ao que se pré-determinou em contrato, ao passo que esta última encontra um campo mais vasto e profundo de aplicação e desenvolvimento, em virtude da própria amplitude do artigo 186 do Código Civil.

É também comumente chamada de *aquiliana* e se origina no inadimplemento normativo, ou seja, da prática de ato ilícito de pessoa capaz ou incapaz, ou seja, nasce do não cumprimento de um dever fundado em um princípio legal.

Nesta modalidade, não há qualquer vínculo anterior entre as partes, ou seja, não estão ligadas por nenhuma relação obrigacional, nem tão pouco jurídica. A fonte do inadimplemento é tão somente o não cumprimento de ato previsto em lei. Ao contrário da responsabilidade civil contratual, o ônus da prova não é invertido, ou seja, caberá a vítima provar a culpa do agente.

A princípio, a responsabilidade extracontratual baseia-se pelo menos na culpa. O lesado deverá provar para obter reparação que o agente agiu com imprudência, imperícia ou negligência. Mas poderá abranger ainda a responsabilidade sem culpa, baseada no risco. Duas são as modalidades de responsabilidade civil extracontratual quanto ao fundamento: a subjetiva, se fundada na culpa, e a objetiva, se ligada ao risco.

1.5. Teoria do risco

Os estudiosos do assunto, em busca de uma fundamentação mais profunda para o estudo da responsabilidade civil objetiva devido à falta de delimitações existentes no artigo 927 do Código Civil, criaram a teoria do risco, que compreende que, se alguém exerce uma atividade criadora de perigos especiais, deve responder pelos danos que ocasionar a terceiros.

Existem várias espécies de risco que explicariam a responsabilidade civil objetiva: o risco proveito, risco criado, risco profissional e risco excepcional. Destaque-se, ainda, que a teoria do risco não se confunde com a teoria do risco integral, uma vez que para esta última basta a ocorrência do dano, dispensando-se os demais elementos. Um exemplo de risco integral são os danos ambientais, que o direito de indenizar surge tão somente em face do dano, sem causas excludentes.

Esta última concepção não teve amplo desenvolvimento em nosso ordenamento jurídico no que tange a área do direito privado. Este ponto pode ser atribuído ao fato de que na doutrina pátria e até mesmo na estrangeira, a relação de causalidade mostra-se indispensável na caracterização da responsabilidade objetiva.

Entretanto, tal teoria do risco integral subsiste no direito público, mais especificamente na responsabilidade civil do Estado. Neste campo, podemos citar o que diz a Constituição Federal de 1988 no Parágrafo 6º Artigo 37,

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

Inferre-se deste parágrafo que o Estado responde pelos danos causados ao particular, com direito de regresso contra o servidor, em caso de procedimento culposos, adotando a doutrina do risco integral.

CAPÍTULO 2

RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR MARÍTIMO

2.1. Breve histórico do comércio marítimo

O comércio marítimo é uma atividade comercial tão antiga quanto as próprias relações comerciais em si. Contudo, ao longo dos anos de sua evolução que se confunde com a própria evolução da humanidade, tal modalidade sofreu diversas e profundas transformações.

Os povos neolíticos puderam fazer longas jornadas pelo mar, em pirogas. O remo propiciou a primeira força motriz para longas travessias marítimas, bem como para melhores manobras. Então os egípcios da Terceira Dinastia, iniciaram a navegação a vela, que substituía a força humana e utilizava as correntes a seu favor. O aperfeiçoamento do massame veio lentamente, durante os dois milênios seguintes. Os navios da Antiguidade, na sua maioria, possuíam velas quadradas, e, portanto, os ventos predominantes estabeleciam o padrão da comunicação marítima. Contudo os mercadores podiam negociar pelo mar, com lucros e quantidades crescentes. Muito antes das caravanas de camelos, os navios levavam as gomas e as resinas do sul da Arábia até o Mar Vermelho. Outros se deslocavam de um lado para outro pelo Mar Egeu. Por volta do século XIII a.C., navios capazes de carregar mais de duzentos lingotes de cobre navegavam pelo leste do Mediterrâneo e poucos séculos depois, alguns eram equipados com conveses à prova d'água.

A responsabilidade da figura do armador também evolui conforme as demandas sociais e econômicas da sociedade. No passado o valor das mercadorias não era tão relevante e a possibilidade da perda ou avaria da carga era maior devido à falta de conhecimento técnico suficiente, transformando a atividade marítima em uma aventura marítima no sentido literal da palavra, devido aos equipamentos e instalações rudimentares e à grande dificuldade de contornar os diversos riscos encontrados no empreendimento de uma travessia.

Não é de se espantar que o Direito Marítimo e da navegação seja tão antigo quanto os primeiros indícios de atividade comercial por vias navegáveis, constituindo um instituto ao mesmo tempo primitivo e contemporâneo.

Estimativas atuais apontam que cerca de 90% do comércio internacional são transportadas em navios através das grandes rotas comerciais. Com um volume de transações da ordem dessa grandeza faz-se essencial que as relações contratuais sejam claras no que diz respeito às responsabilidades do transportador marítimo com relação à carga transportada.

2.2. Responsabilidade civil do armador

Com o grande volume de mercadorias das mais diversas espécies que são transportadas por vias marítimas, através de elaborados contratos de transporte, surge a necessidade de discutir a limitação da responsabilidade. Isto é uma forma de preservar aqueles que movimentam o comércio internacional, definindo parâmetros para o dever de indenizar.

Hoje o mercado do transporte marítimo é regido essencialmente pela lei da oferta e da procura. A demanda de transporte é cada vez maior, e os navios e portos, insuficientes para transportar toda produção mundial, o que torna a procura pelo transporte marítimo mais acirrado, elevando vertiginosamente o valor do frete.

Para iniciarmos o tema, ressaltamos o seguinte artigo do Decreto Legislativo (Lei Federal) nº2.681 de 2012:

“Art 1º.Será sempre presumida a culpa do transportador.”

Vê-se que as linhas iniciais do dispositivo legal em questão, classificam de modo sumário a responsabilidade civil do transportador como objetiva.

De acordo com o desembargador Sérgio Cavaliéri Filho, em seu livro “Programa de Responsabilidade Civil”, a responsabilidade do transportador deve ser avaliada sob três aspectos distintos: em relação a seus empregados, em relação a terceiros e em relação a seus passageiros.

Ainda no mesmo escopo, vale ressaltar o que diz Paulo Henrique Cremonese (2002, p. 335) no seguinte trecho:

[...] é perfeitamente sustentável, não apenas do ponto de vista da dogmática ou do entendimento doutrinário, mas, sim, do ponto de vista jurídico, ou seja, da fundamentação normativa sustentar-se a ideia de os transportadores marítimos responderem objetivamente e da forma mais pura e absoluta possível sobre todo e qualquer acidente ou incidente que decretar danos nas mercadorias confiadas para o transporte.

A responsabilidade civil do armador é de natureza objetiva e quase sempre contratual, decorrendo ora do inadimplemento de algumas de suas cláusulas por qualquer das partes, ora de acontecimentos aleatórios derivados de danos por acidentes ou fatos da navegação.

É importante ressaltar o que ordena o Artigo 749 do Código Civil, que define a responsabilidade do transportador nos seguintes moldes:

“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.”

Cabe também ressaltar o que define o Artigo 750, que diz :

“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.”

Para ilustrar os artigos citados, temos nas palavras de José de Aguiar Dias (2006, p.154) que “a responsabilidade do transportador é contratual. Trata-se de uma obrigação de resultado, conduzir são e salvo os passageiros e mercadorias ao lugar de destino”.

O pagamento do frete acordado na celebração do contrato é a principal obrigação do embarcador. Porém, é possível que esta obrigação seja suportada pelo consignatário da carga se o contrato estabelecer o pagamento do frete antes da descarga ou no local de destino.

A responsabilidade civil do transportador é, portanto, objetiva, motivo pelo qual ele assume independentemente de culpa os encargos de todos os danos sofridos em casos de lesões aos seus passageiros ou avaria nas mercadorias transportadas.

Para Theofilo de Azevedo Santos (1968, p. 223-226) a responsabilidade civil do transportador marítimo pode ser dividida em três estágios: no início da viagem, durante a mesma e ao fim dela:

a) Antes da viagem o transportador deverá estar a disposição do afretador para receber a carga no dia e hora estipulados, caso um horário não seja marcado, ficará a cargo do comandante da embarcação decidir o melhor horário para que a carga seja embarcada, dependendo das condições da embarcação. Possui, também, a obrigação de receber a carga a bordo e arrumá-la e também fiscalizá-la para averiguar se não houve nenhuma avaria na carga decorrente do seu transporte até o costado do navio, o que, caso ocorra deverá constar no conhecimento de embarque, o que de acordo com a Lei, também é dever do transportador emitir antes de iniciada a viagem.

b) Durante a viagem a obrigação do transportador é transportar a mercadoria incólume, providenciando sua devida conservação. Disponibilizar o navio em estado de navegabilidade (*seaworthiness* e *cargoworthiness*). Armar, equipar e aprovisionar o navio e consertá-lo caso necessário. Contudo, se não existir condições de operar o conserto durante a viagem, o transportador deverá

providenciar outro navio para continuar o transporte. Seguir a rota estabelecida, dela não desviando.

c) Terminada a viagem o transportador deverá aportar o navio no porto estabelecido e/ou determinado pelas normas da administração e entregar ao destinatário ou consignatário a mercadoria nas mesmas condições que a recebeu

Nesse mesmo sentido, segue o entendimento de Flávia de Vasconcellos Lanari (1999, p.109):

[...] a execução natural de um contrato de transporte envolve diversas etapas, iniciando-se com o carregamento das mercadorias à bordo do navio, dentro da programação de escala do mesmo porto, ao que se segue a viagem até o destino, numa rota previamente programada, descarregamento e entrega da carga, na conformidade do prazo ajustado, tudo sem que tenha ocorrido dano ou perda de mercadorias.

Por se tratar a responsabilidade do transportador como contratual, na qual podemos subentender uma série de direitos e obrigações pré-estabelecidos em contrato, é de suma importância a aferição de todas suas cláusulas, que nos contratos de transporte figuram no

conhecimento de embarque. Seria básico que todas as pessoas que contratassem o transporte marítimo conhecessem a fundo a legislação aplicável em um Conhecimento de Embarque, já que a mesma define questões de suma importância, como: regime de responsabilidade do transportador marítimo (situações em que será responsável perante o usuário por perdas e danos nas mercadorias e situações em que não o será); limites de indenização existentes em caso de ser apurada uma responsabilidade do transportador e definição dos prazos para o usuário efetuar reclamações por danos ou faltas de mercadorias e interpor ações decorrentes desses fatos. Esta aferição não deve restringir-se apenas ao campo das negociações, mas também a descrição da mercadoria e seu estado no momento do embarque devem estar contidos neste documento.

Pode-se afirmar, em síntese, que no sistema brasileiro, verifica-se a responsabilidade nos seguintes casos: se houver perda total ou parcial das mercadorias, se elas chegarem em mau estado (com dano) e se houver atraso na entrega. Em qualquer dessas hipóteses, caracterizado estará a má execução do contrato de transporte ou, até mesmo, a sua inexecução. Dessa forma, a obrigação contratual é uma obrigação determinada, de forma que a exoneração do devedor só é possível mediante a prova de causa estranha.

Outro fato a ser ressaltado com relação a responsabilidade das partes contratantes reside no fato do conhecimento de embarque ser classificado como “limpo”. O conhecimento classificado como “limpo” significa que o imediato, que é o depositário da carga, ou qualquer outra pessoa da tripulação do navio não constatou nenhum tipo de irregularidade na carga ou em sua embalagem durante o embarque no navio. Este fato é registrado no *mate's receipt*, documento que confirma o recebimento da carga a bordo e serve de base para a confecção do conhecimento, e também no próprio conhecimento com a frase carimbada ou datilografada : “ *Clean on board* ”, indicando que a carga não apresenta irregularidades. A seguir temos uma cópia de um conhecimento de embarque mostrando a frase indicada, conforme documento exemplificado abaixo:

SIAM
INTERNATIONAL FREIGHTLINES

OCEAN BILL OF LADING

SHIPPER/EXPORTER MR. VORAVIT KOSOL 1100 S.W. CLAY STREET PORTLAND, OR 97201 U.S.A.		BOOKING NO. LAXEKG D 03628	EXPORT REFERENCES 04380/BKK	
CONSIGNEE MR. VORAVIT KOSOL 18/1 COVENT ROAD SILOM, BANGKOK THAILAND		FORWARDING AGENT FIANO SIAM INTERNATIONAL FREIGHTLINE OTI NO. 12475NF		
NOTIFY PARTY SAME AS ABOVE 635 3443		ALSO NOTIFY - ROUTING AND INSTRUCTIONS TRIUMPH INTERFREIGHT 537/197 SATHUPRADIT COMPLEX YANNAWA BANGKOK THAILAND TEL: 2942095		
* INITIAL CARRIAGE BY	* PLACE OF INITIAL RECEIPT PORTLAND	PORT AND COUNTRY OF ORIGIN OF GOODS PORTLAND		
EXPORTING CARRIER APL ENGLAND V 103	PORT OF LOADING LONG BEACH	LOADING PER TERMINAL		
AR/SEA PORT OF DISCHARGE BANGKOK THAILAND	* PLACE OF DELIVERY BY ON CARRIER	TYPE OF MOVE		
PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER				
MARKS AND NUMBERS	NO. OF PKGS.	HA	DESCRIPTION OF PACKAGES AND GOODS	GROSS WEIGHT
VORAVIT KOSOL BANGKOK THAILAND	61 BOXES (3SKIDS)		SAID TO CONTAIN: 61 CARTONS OF USED HOUSEHOLD AND PERSONAL EFFECTS FREIGHT PREPAID SKID DIMENSION: 53 x 40 x 69 INCHES (LxWxH) 48 x 42 x 52 INCHES 50 x 48 x 59 INCHES	2680LBS
				227.25CUP 9,435CBM
			CLEAN ONBOARD V/V APL ENGLAND V103 DATED: JUL15,2001	
SHIPPER'S DECLARED VALUE \$		SUBJECT TO EXTRA FREIGHT		FREIGHT PAYABLE AT BY
AS PER TARIFF AND CARRIER LIMITS REFER TO CLAUSE 16 HEREOF				
FREIGHT CHARGES	PREPAID	COLLECT		
227.25 CUP X 4.00 PER CUP	\$ 909.00			
TOTAL CHARGES				
<small>Received the goods, or packages said to contain goods herein mentioned, in apparent good order and condition unless otherwise indicated, to be transported and delivered, to be shipped as herein provided. The carriage is subject to the provisions of the U.S. Carriage of Goods by Sea Act of 1924. All the terms and conditions of the Carrier's regular form Bill of Lading, as filed with the Federal Maritime Commission available to any shipper or consignee upon request, are incorporated with the terms and effect as if they were written at length herein, and all such terms and conditions so incorporated by reference are agreed by Shipper to be binding and to govern the relations, whatever they may be between those included in the words "Shipper" and "Consignee" as defined in Carrier's regular form Bill of Lading. IN WITNESS WHEREOF, the Carrier has signed and the Shipper has received THREE (3) original bills of lading, ONE of which being accomplished, the others to stand void. Signed At: SIAM INTERNATIONAL FREIGHTLINES AS CARRIER By: NANCY S. MO JUL DAY 15 YEAR 2001</small>				
* APPLICABLE ONLY WHEN DOCUMENT USED AS A THROUGH BILL OF LADING		BL. No. 04380/BKK		

Figura 1. Conhecimento de carga “limpo” exibindo o “Clean on board” (Disponível em: <http://amigonerd.net/humanas/administracao/legislacao-aduaneira-modelo-de-dta> Acesso: 14 Ago. 2013)

Ainda no escopo do conhecimento de embarque, caso o imediato constate alguma irregularidade, esta constará no *mate's receipt* e por consequência deverá ser trasladada para o conhecimento. Este conhecimento conterà uma ressalva exibindo a anormalidade da carga avaliada e terá o nome de conhecimento “sujo” ou “dirty”. Este é um procedimento de resguardo do armador já que no destino ele será cobrado por isto. Numa carta de crédito que solicite conhecimento limpo, ela estará cumprida se nenhuma cláusula de conhecimento sujo (*dirty*) for colocada no documento de transporte.

É importante ressaltar que no caso de mercadoria avariada, embalada inadequadamente ou no caso de transporte de cargas perigosas, antes do embarque efetivo, ou seja, antes da emissão do conhecimento de embarque, faculta-se ao transportador recusá-las ou ainda a exigência de uma reestiva do navio afim de não comprometer a segurança da viagem e da própria mercadoria.

2.3. Causas de exclusão de responsabilidade

Como vimos anteriormente existem certos pressupostos no qual o agente fica responsável de indenizar a vítima, porém há outros que, se constatado no caso, isenta o agente o dever de indenizar a vítima.

O Brasil adota a doutrina da responsabilidade do transportador, a partir do recebimento da carga, a qual se encontra estabelecida no Código Civil. Assim, os únicos casos que excluem a responsabilidade do transportador pela legislação pátria são:

- a) Caso fortuito ou força maior
- b) Ausência de nexo de causalidade;
- c) Fato exclusivo de terceiro ;
- d) Culpa exclusiva da vítima e ;
- e) Vício próprio da carga.

Para ilustrar, podemos citar o dispositivo legal que é o artigo 102 do Código Comercial, que trata sobre este assunto:

“Durante o transporte, corre por conta do dono o risco que as fazendas sofrerem, proveniente de vício próprio, força maior ou caso fortuito. A prova de qualquer dos referidos sinistros incumbe ao condutor ou comissário de transportes.”

Tais excludentes da responsabilidade civil são muito utilizadas no direito marítimo, em razão da influência das intempéries na navegação e dos danos que elas podem provocar. Assim sendo, quando não houver a possibilidade de atribuir-se a culpa *lato sensu* (dolo e culpa) a uma das partes contratantes quando da ocorrência de fatos e acidentes da navegação, o caso fortuito ou a força maior justificarão plenamente os acontecimentos.

Maria Helena Diniz (2003, p. 105) distingue: força maior de caso fortuito, sendo que a força maior é oriunda de fatos da natureza, que impede o cumprimento de uma obrigação e por consequência ocasiona prejuízos a uma das partes. Já no caso fortuito, são prejuízos causados por fatos de terceiros ou desconhecidos.

Esses excludentes de Responsabilidade civil estão previsto no art. 393 do Código Civil que assim dispõe:

O devedor não responde pelos prejuízos resultantes de caso fortuito ou força maior, se expressamente não se houver por eles responsabilizados.

Parágrafo único. O caso fortuito ou força maior verifica-se no fato necessário, cujos efeitos não era possível evitar ou impedir.

Vimos que a responsabilidade civil objetiva fundamenta-se primordialmente da não necessidade de provar-se culpa, mas tão somente a existência do dano como também o nexo de causalidade.

O nexo causal é o vínculo jurídico, direto ou indireto, que liga o agente causador do dano à vítima e ao fato ocorrido para efeitos de imputabilidade de sua responsabilização civil.

Já o fato decorrente de terceiro, como se pode inferir da própria palavra, ocorre quando o dano causado é decorrente de ato de terceiro, quebrando assim o nexo de causalidade e isentando o transportador de reparar o dano.

Por culpa exclusiva da vítima entende-se que não há qualquer responsabilidade imputada ao transportador, visto que o fato danoso desenrolou-se tão somente por culpa da vítima. A vítima ficará responsabilizada por arcar com todos os danos que sobrevier a carga.

Vício próprio da carga como o nome já diz, decorre de um dano decorrente de um vício inerente a carga, ou seja, algo inevitável que ocorreu embora todas as regras de armazenamento, transporte e manuseio adequados tenham sido cumpridas pelo transportador.

Conforme o entendimento de Carlos Rubens Caminha Gomes (1978, p.343) o vício próprio pode ser definido como a propriedade intrínseca da mercadoria, que por seu desenvolvimento, tende a destruir ou a avariar a si próprio. É conhecido em inglês como *inherent defect* e em francês como *vice propre*.

Findo os esclarecimento sobre a responsabilidade civil do armador, suas definições, conceitos e causas excludentes abordaremos no capítulo III as convenções internacionais elaboradas no intuito de regular o escopo da responsabilidade civil do armador nos contratos internacionais.

CAPÍTULO 3

CONVENÇÕES INTERNACIONAIS ACERCA DA RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR MARÍTIMO

3.1. Visão Geral

Frente a divergência entre a grande variedade de modalidades contratuais, a multiplicidade de documentos, bem como a variação de normas e os interesses, muitas vezes conflitantes, das partes envolvidas nos contratos de transporte, o Direito Marítimo vem reiterando esforços na tentativa de alguma forma de sistematização para as regras do comércio internacional que envolvam o transporte marítimo, principalmente no que diz respeito às responsabilidades.

Tal conflito instala-se primordialmente pelos interesses conflitantes entre os países que necessitam exportar e importar suas mercadorias e os países que detêm grande frota de navios e que os utilizam para o transporte internacional. Como, de forma geral, os armadores são grupos de atuação transnacional, com grande poder econômico e mais organizados, é comum a inexistência de negociação das cláusulas constantes no contrato de transporte marítimo, pois este é de adesão e muitas vezes, até leonino. Surge daí a necessidade de discutir a limitação da responsabilidade, como forma de preservar aqueles que movimentam o comércio internacional, definindo parâmetros para o dever de indenizar.

Com tal cenário, não é de se espantar que a tarefa mais árdua daqueles que lidam com *shipping* é harmonizar os interesses dos armadores e dos proprietários da carga, constituindo muitas das vezes um grande “cabo de guerra”, porém com forças desiguais.

No ano de 1883, nos EUA houve a primeira iniciativa para sistematização de regras para este tipo de transporte, com a elaboração e adoção do *Harter Act*. Porém, foi no decorrer do século XX, que esforços mais expressivos foram realizados neste sentido e algumas convenções foram elaboradas. Vamos discorrer sobre as seguintes: as Regras de Haia, as Regras de Haia-Visby, as Regras de Hamburgo, e o COGSA (Carriage of Goods by Sea Act).

3.1.1. Cláusula Paramount

Das inúmeras cláusulas que pode conter um Conhecimento de Embarque, a mais importante para as definições do estudo aqui redigido é a Cláusula Paramount também conhecida como cláusula principal. Ela é a que determina a legislação que será aplicável, geralmente um dos regimes convencionais – Convenção de Bruxelas para a Unificação de Certas Regras em Matéria de Conhecimento de Embarque (1924, Regras de Haia), as Regras de Haia-Visby, as Regras de Hamburgo, a Cogsa 1936 (EUA) – ou um regime estatal. Usualmente figuram como a primeira cláusula dos Conhecimentos de Embarque.

Há cláusulas Paramount que elegem mais de um regime para as diferentes partes do contrato, levando a cabo o que é chamado de *dépeçage* ou fracionamento do contrato.

3.1.2 Harter Act

O senador Michael D. Harter foi o precursor do *Harter Act*, documento criado em 1883, no qual se declarava nula as cláusulas de exoneração que se referissem às negligências ou faltas do armador ou do comandante. Porém, ao mesmo tempo, declara que, se estiver provado que todas as medidas razoáveis para manter a embarcação em condições adequadas de navegabilidade foram tomadas pelo armador e também foram tomadas todas as provisões possíveis para o cumprimento adequado da viagem e da mercadoria, por parte do armador, este não será responsabilizado por nenhuma perda ou prejuízo causado pela negligência do comandante ou da sua tripulação, ou por perigos do mar ou outras causas estabelecidas no ato.

Não obstante, introduziu a expressão “*due dilligence*” que se traduz livremente como “diligência razoável” que nada mais é que o ímpeto do armador ou de seu capitão de evitar, ou de salvar a carga de danos, avarias ou perdas. Nos mesmos moldes, foram elaboradas outras regras nos domínios ingleses, tais como Austrália “*Australian Carriage of Goods by Sea Act*” (1904), a Nova Zelândia “*New Zealand Shipping and Seaman Act*” (1908) e o Canadá “*Canadian’s Water Carriage Act* (1910).

3.1.3. Regras de Haia e Regras de Haia-Visby

Em 1921, foram instituídos as Regras de Haia, que configuram como a primeira tentativa global de uniformização das normas internacionais aplicáveis ao transporte marítimo que obteve apoio de muitos estados. Teve seu texto ratificado por expressivo número de países signatários, incluindo os países de maior importância no comércio marítimo.

Em 1924, foi assinada a Convenção Internacional para Unificação de Certas Regras em Matéria de Conhecimento de Embarque (International Convention for Unification of Certain Rules Related to Bill of Ladings, Bruxelas, 1924), elaboradas com base nas Regras de Haia (1921), motivo pelo qual, não obstante tenha sido assinada em Bruxelas, conservou-se o nome original da regulamentação-base e a Convenção de Bruxelas para Unificação de Regras em matéria de BL, ficou conhecida como Regras de Haia de 1924.

Após a Segunda Guerra Mundial e a conseqüentemente mudança no cenário econômico, fez-se necessário uma atualização das Regras de Haia de 1924. Sendo assim os Estados se reuniram por mais duas vezes, produzindo dois protocolos de suma importância – Protocolo de Visby, de 1968, e Protocolo de Direitos Especiais de Saque (DES ou SDR) de 1979. Este último incorporou os direitos especiais de saque do Fundo Monetário Internacional (FMI) ao cálculo dos limites das indenizações a serem efetuadas pelo transportador marítimo. A partir de então as Regras de Haia, de 1924, passam a ser internacionalmente denominadas Regras de Haia-Visby ou simplesmente Regras de Visby.

É importante ressaltar que o Protocolo Visby alterou o teor dos arts. 3, 4, 5, 9 e 10 das Regras de Haia. Contudo, não alterou o regime básico de responsabilidade da Convenção de Bruxelas nem a atribuição de risco estabelecida por esta Convenção. Como mencionado, os protocolos não alteraram os princípios bases da Convenção, entretanto, não foi possível manter a uniformidade da legislação marítima até então alcançada com a edição da Convenção de Bruxelas.

Anteriormente aos protocolos, as Regras de Haia contribuíam para certa uniformidade, pois sendo única e com grande aceitação, maior parte da navegação mundial submetia-se às suas regras. Sendo assim, se antes da adoção dos protocolos havia apenas uma Convenção legislando sobre o assunto, após a entrada em vigor das Regras de Haia-Visby 1977, havia

três regimes operando: os dos Estados que apenas ratificaram as Regras de Haia; o dos Estados que ratificaram apenas o Protocolo de Visby, que se vincularam à Convenção de 1924 com as modificações propostas pelo Protocolo; e o dos Estados signatários das duas Convenções. Com este cenário, a unificação do Direito Marítimo Internacional, conseguida anteriormente, foi rompida, não somente pela diversificação na legislação, mas também devido a tais modificações privilegiarem claramente os interesses dos armadores.

A saber, as regras de Haia-Visby têm por finalidade a disciplina da responsabilidade do armador no contrato de transporte marítimo internacional de mercadorias. Importante ressaltar que tais Regras, impõem ao transportador marítimo um regime legal um tanto brando, prevendo, em essencial, dezessete causas que isentam o transportador de culpa. Entre elas: falta náutica, incêndio, perigos do mar, atos de guerra, culpa do embarcador, guerras, desvios de rota para salvamento, vício próprio da mercadoria, embalagem inadequada e outras que não decorram de culpa do transportador ou seus agentes. Além dessas, excluem-se atrasos na entrega da mercadoria e responsabilidades por cargas carregadas no convés.

No artigo 4 da Convenção de Bruxelas de 1924 lê-se:

O transportador ou o navio não serão responsáveis por perda ou avaria causada ou resultante do estado de navegabilidade, a menos que seja imputável a falta de devida diligência para ter o navio em bom estado de navegabilidade e convenientemente tripulado, equipado e aprovisionando, tendo os porões, frigoríficas e demais compartimentos de estivagem aptos a receber, transportar e resguardar as mercadorias, de acordo com o disposto no nº 1 do artigo 3. Resultando a perda ou avaria da in navegabilidade, o ônus da prova do exercício da devida diligência caberá ao transportador, ou à pessoa que alegar a exoneração prevista neste artigo.

Dessa forma, podemos apreender que a in navegabilidade constitui uma causa de exclusão de responsabilidade, desde que, tenha o armador observado as condições exigidas de navegabilidade do navio (*seaworthiness*) antes de empreender a viagem.

No artigo 4º estão previstas as dezessete causas de exoneração de culpa do transportador. Na íntegra, temos:

O artigo 4º da Convenção de Bruxelas de 1924, no seu item 2, estabelece o seguinte:

2. O transportador, ou o navio não será responsável por falta ou avaria causada ou resultante de:

- a) Ato, negligência ou falta do capitão, marinheiros, práticos ou prepostos do transportador na navegação ou na administração do navio.
- b) incêndio, a menos que seja causado por feito ou falta do transportador;
- c) perigos, riscos ou acidentes do mar e outras águas navegáveis;
- d) Atos de Deus;
- e) Atos de Guerra;
- f) Atos de Inimigos Públicos;
- g) Arresto ou restrição de príncipes, autoridades ou povo, ou penhora judicial;
- h) Restrições de Quarentena;
- i) Ato ou omissão do embarcador ou donos das mercadorias, seu agente ou representante;
- j) Greves ou lock-outs, paradas ou restrições do trabalho por qualquer causa, quer parcial quer geral;
- k) Revoltas e comoções;
- l) Salvamento de vidas no mar;
- m) Diminuição em volume ou peso ou outra qualquer perda ou avaria resultante de vício oculto, natureza especial ou vício próprio da mercadoria;
- n) Insuficiência de embalagem;
- o) Insuficiência ou imperfeição de marcas;
- p) Vícios ocultos não descobertos por diligência razoável;

q) Toda outra causa que não provenha de falta ou ato do transportador, seus agentes ou prepostos, mas o ônus da prova caberá a quem reclamar o benefício dessa exceção, demonstrando que para o dano não contribuíram atos ou faltas do transportador, nem culpa dos seus agentes ou prepostos.

Dos artigos que citamos neste trabalho constantes nas Regras de Haia-Visby, fica evidente que tais regras conferem um caráter privilegiado aos transportadores marítimos, sendo aceitas por países de grande frota mercante e duramente criticados por países importadores e exportadores que se utilizam do transporte marítimo. Por essa razão que sua implementação teve restrição quase completa dos países em vias de desenvolvimento, que reclamavam uma distribuição mais justa dos riscos a serem alocados entre os transportadores e usuários.

Conforme Carlos Rubens Caminha Gomes (1978, p.338) diz: “os países em desenvolvimento acham que as Regras de Haia favorecem os países mais ricos, possuidores de marinha mercante fortes, dando vantagens demasiadas aos armadores”.

Nesse sentido, o Brasil não ratificou a Convenção de Bruxelas de 1924, pois em seu entendimento constatou que a mesma só refletia os interesses dos países armadores. As principais objeções do Brasil a respeito da Convenção referem-se aos itens 1 e 2 do artigo 4º: exclusão de responsabilidade do armador se o mesmo exerceu a devida diligência para ter o navio em estado de navegabilidade, e as cláusulas de exclusão de responsabilidade que aqui citamos.

3.1.4. Regras de Hamburgo

Uma vez que as Regras de Haia e suas posteriores modificações privilegiam claramente os interesses dos armadores, surgiu a necessidade de uma nova Convenção que estabelecesse regras mais equânimes. Diante deste cenário, em 1978 foi elaborada a *United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea*, mais conhecida como Regras de Hamburgo. Apesar de datar de 1978 as Regras de Hamburgo só entraram em vigor em 1992, após a ratificação, aceitação ou adesão de vinte países.

Tais regras não se aplicam à navegação interior ou de cabotagem, deixando o comércio costeiro a cargo do direito marítimo interno e demais ramos do direito aplicáveis a cada caso. Por conseguinte, a presente regra só se aplica quando é firmado contrato entre pelo menos dois países distintos. Outro ponto importante a ressaltar é que, em casos de contrato de transporte multimodal, tais Regras só se aplicam ao trecho de transporte marítimo.

Similarmente às outras Convenções, as Regras de Hamburgo consagram o princípio de presunção de culpa do transportador, sendo somente isento de indenizar nos casos que tiver sido provado que ele, seus empregados ou agentes tomaram todas as medidas cabíveis e razoáveis que poderiam ser requeridas para evitar o fato e suas devidas consequências e prejuízos.

O primeiro ponto destoante em relação à Regras de Haia Visby, reside na delimitação da responsabilidade do transportador. Na primeira, a responsabilidade do transportador abrange do porto de origem ao porto de destino, incluindo o embarque, a viagem e o desembarque, sendo que para que a Convenção produza seus efeitos, o transportador deve receber a mercadoria, sendo de responsabilidade do signatário o transporte da origem do produto até o transportador. Já na segunda, entra a figura do transportador substituto (*actual carrier*), que surge quando um transportador (*carrier*) contratado pelo embarcador, deixa a cargo de outro transportador (*actual carrier*) o transporte total ou parcial da mercadoria. De acordo com as Regras de Hamburgo, mesmo que haja a figura do transportador substituto, a responsabilidade fica integralmente a cargo do transportador originalmente contratado pelo embarcador, não importando em que parte do trajeto o transportador substituto atuou. Conclui-se daí que, a inovação mais importante destas Regras, é imputar a responsabilidade do transportador durante todo o período em que este estiver na posse da mercadoria, não eximindo a sua responsabilidade quando as mercadorias estão fisicamente fora da embarcação.

Outra contrariedade em relação às Regras de Haia-Visby, é a diferenciação entre os prejuízos decorrentes de faltas e avarias, e prejuízos por atrasos na entrega da mercadoria. Sob a égide das Regras de Hamburgo, o transportador é responsabilizado em caso de faltas, avarias ou atrasos na entrega das mercadorias se tais fatos ocorrerem quando a carga estava sob responsabilidade deste, a menos que se prove que ele, seus prepostos e funcionários

tomaram todas as medidas cabíveis (*due diligence*) para evitar o fato que gerou prejuízo. Estas Regras também excluem todo o *roll* de exonerações previstas no artigo 4º das Regras de Haia-Visby, instituindo uma única causa de exoneração da responsabilidade do transportador. Tal causa é a clássica regra de exoneração de responsabilidade do transportador por avarias causadas por medidas ou ações tomadas no intento de salvar vidas humanas ou bens no mar.

Depreende-se que as Regras de Hamburgo tiveram como finalidade, instituir regras menos protetivas em relação aos transportadores, presumindo a culpa ou a negligência deste em casos de prejuízos. Assim o ônus da prova de inoccorrência de culpa ou negligência é do transportador.

Com tais características apresentadas, não nos espanta saber que, em tempo, nenhuma potência marítima é signatária da Convenção. O Brasil é signatário das Regras de Hamburgo, contudo não as ratificou. Dentre os países que ratificaram podemos citar o México, o Egito, o Chile, a Áustria e diversos países africanos.

3.1.5. Cogsa - Carriage of Goods by Sea Act (EUA – 1936)

Tais Regras configuram-se como uma tentativa de unificar as regras do transporte marítimo internacional, coadunado com os interesses dos armadores e embarcadores norte-americanos. É considerada uma versão norte-americana das Regras de Haia (1924). Seu conteúdo segue as disposições desta última Convenção, exceto alguns detalhes.

Sua aplicação tem efeito nos contratos de transportes entre dois países signatários, ou se envolver transporte do, ou para os Estados Unidos. Desde sua entrada em vigor, não houve nenhuma alteração significativa em seu conteúdo, porém, há um projeto em trâmite no Senado, de 1999, que prevê as seguintes alterações: alteração nos valores indenizatórios; autonomia das partes contratantes em decidirem suas limitações em questão de responsabilidade mediante acordo; e a retirada da culpa náutica figurando como um excludente da responsabilidade.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Buscou-se neste trabalho apresentar de forma simplificada e compreensível as intrincadas normas e definições que regem o Direito Marítimo Internacional e suas relações com o Comércio Internacional, principalmente no que tange a responsabilidade dos atores de um contrato de transporte marítimo. Existe uma forma simples de definir a responsabilidade civil do transportador, seria ela subjetiva e contratual. Se a própria interpretação das definições dos termos “subjetiva” e “contratual” geram divergências entre os mais letrados do assunto, ainda mais controverso é definir as inúmeras regras que surgiram pra suplantar justamente o que tais termos não definem de forma clara.

A questão vai além da interpretação pessoal, chegando a envolver interesses que na lógica de mercado, onde o lucro deve ser priorizado, geram profundos conflitos neste campo. De um lado os Estados possuidores de significativa frota mercante, e de outro os países em desenvolvimento que necessitam de frota estrangeira para escoar sua produção. Cada qual buscando diminuir seu escopo de responsabilidade.

A sistematização das normas e documentos nesta atividade mostrou-se como um desafio para o Direito Marítimo Internacional, que buscou instalar normas padrões para reger os contratos. A primeira tentativa internacional foi a elaboração das conhecidas Regras de Haia de 1924. Até certo período, tais regras mantiveram certa sistematização, com uma boa parcela de aceitação. Com a introdução do protocolo Visby, a uniformização até então conseguida foi desmantelada, devido ao seu conteúdo privilegiar claramente os interesses dos armadores. Logo após surgiram outras convenções, como as Regras de Hamburgo e o Cogsa.

Na presente situação pode-se dizer que, o desafio de uma uniformização de tais regras foi colocado em segundo plano, pois as diversas convenções que surgiram posteriormente afastaram-se desse ideal. Busca-se, agora, um novo desafio: a instalação de regras mais equânimes para ambos os envolvidos. Tarefa árdua esta, já que como foi dito, seus interesses são indubitavelmente conflitantes.

Voltando-se para o âmbito nacional, é importante ressaltar a súmula 161 do Supremo Tribunal Federal que dispõe o seguinte: “Em contrato de transporte, é inoperante a cláusula de não indenizar”. Conclui-se por lógica, que o Brasil não ratificou as principais Convenções

Internacionais que incluem em sua redação causas excludentes de responsabilidade (Regras de Haia e Haia-Visby). Um Conhecimento de Embarque emitido no Brasil estará sempre sujeito à legislação brasileira, pois não aceita-se o princípio da autonomia da vontade que concede às partes contratantes escolher quais conjuntos de regras será aplicado no contrato celebrado. Infere-se daí que, qualquer Conhecimento de Embarque emitido no Brasil, submetido às Convenções Internacionais que não sejam ratificadas pelo Brasil, invalidará o mesmo. Portanto, os conflitos oriundos de contratos de transporte marítimo internacional acordado pelos importadores ou exportadores brasileiros junto aos armadores estrangeiros, poderão ser solucionados pela legislação brasileira, aplicando-se de forma geral o Código Civil Brasileiro e em casos de desequilíbrio contratual entre consumidor e fornecedor, incidirá o Código de Defesa do Consumidor (Lei 8.078/90).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGUIAR DIAS, José de. **Da Responsabilidade Civil**. 11. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2006.

ANJOS, J. Haroldo; GOMES, Carlos Rubens Caminha. **Curso de Direito Marítimo**. Rio de Janeiro: Renovar, 1992.

AZEVEDO, Álvaro Villaça. **Teoria Geral das Obrigações**. 6ª ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1997.

BARREIRO, Bruna Tosta. **Da lei de talião a responsabilidade civil objetiva**.

JurisWay.2010. Disponível em: < http://www.jurisway.org.br/v2/dhall.asp?id_dh=4949 >.

Acesso: 28 Set.2013.

BORGES, Ronaldo. **Aula sobre a evolução histórica da Responsabilidade Civil**. ABC do Direito.2010. Disponível em: < <http://www.abcdodireito.com.br> >. Acesso: 29 Set.2013.

CAVALIERI FILHO, Sérgio. **Programa de responsabilidade civil**. 7ª ed. São Paulo: Atlas, 2007.

CORDEIRO, Vanessa Kiewel. **Os contratos e a responsabilidade civil no Direito**

Marítimo: estudo sobre características e particularidades desta espécie contratual. Jus

Navigandi, Teresina, ano 16, n. 2829, 31 mar. 2011 . Disponível em: <<http://jus.com.br>

/revista/texto/18774>. Acesso: 02 ago. 2013.

DINIZ, Maria Helena. **Curso de direito civil brasileiro**. 17.ed. (aument. E atual. De acordo com o Novo Código Civil – lei nº 10406, de 10-1-2002). São Paulo: Saraiva, 2003, 7v.

FARIA, Vivian Mônica. **Haia e Hamburgo não unificaram regras marítimas**. Consultor Jurídico. 2009. Disponível em: < <http://www.conjur.com.br/2009-out-06/regras-haia-hamburgo-nao-unificaram-regras-maritimas> >. Acesso: 24 Set. 2013.

GAGLIANO, Pablo Stolze e PAMPLONA FILHO, Rodolfo. **Novo curso de direito civil**. Responsabilidade Civil. 4ª ed. São Paulo: Saraiva, 2006, 3v.

GOMES, Carlos Rubens Caminha. **Direito Comercial Marítimo**. Rio de Janeiro: 3R Editora Rio, 1978.

LAMY, Eduardo de Avelar. **Contrato de transporte marítimo internacional: legislação aplicável e competência**. In: CASTRO JR, Osvaldo Agripino de. (org.) Temas Atuais de Direito do Comércio Internacional. Vol. II. Florianópolis: OAB/SC, 2005.

LANARI, Flávia de Vasconcellos. **Direito Marítimo Contratos e Responsabilidade**. Belo Horizonte: Del Rey, 1999.

MARTINS, Eliane Maria Octaviano. **Curso de Direito Marítimo, volume I**. 3. ed. rev., ampl. e atual. Barueri-SP: Manole, 2008.

MARTINS, Eliane Maria Octaviano. **Curso de Direito Marítimo, volume II**. 3. ed. rev., ampl. e atual. Barueri-SP: Manole, 2008.

OCTAVIANO, Eliane. **A responsabilidade do amador sobre transporte de mercadorias**. Porto Gente. 2007. Disponível em: < <http://portogente.com.br/colunistas/eliane-octaviano/a-responsabilidade-do-armador-sobre-transporte-de-mercadorias> >. Acesso: 11Set.2013.

OTERO, A.L.K.; MARTINS, Eliane M.O. **Regras das Convenções Internacionais em Contratos de Transporte Marítimo**. In: Encontro Nacional do CONPEDI, n. XIX, 2010, Fortaleza. **Anais do XIX Encontro Nacional do CONPEDI...** Fortaleza: 2010.

PACHECO, Paulo Henrique Cremonese. **Do Direito Marítimo e da Responsabilidade Civil do Transportador Marítimo: Aspectos Jurídicos que Interessam ao Seguro de Transporte de Cargas**. Porto Alegre: Revista da Ajuris, 2002. .

PEREIRA, Leandro. **Responsabilidade Civil do Transportador nos Contratos de Transporte Marítimo Internacionais de Mercadorias**. 2006. 103 f. Monografia de conclusão (Curso de Direito) – Centro de Ciências Jurídicas, Políticas e Sociais – CEJURPS, Universidade do Vale do Itajaí- UNIVALI, Itajaí , 2006.

RODRIGUES, Sílvio. **Direito civil**. 20ª ed. rev. e atual. v. 4. São Paulo: Saraiva, 2003

SANTOS, Theophilo de Azevedo. **Direito da navegação (marítima e aérea): doutrina, jurisprudência, legislação**. 2 ed. Rio de Janeiro: Forense, 1968.

SILVA, Alessandra Feliciano. **Breves considerações do novo regime jurídico do cumprimento da sentença.** Âmbito Jurídico. Disponível em : < http://www.ambito-juridico.com.br/site/?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=1187 > . Acesso: 28 Set.2013.

STOCO, Rui. **Tratado de responsabilidade civil:** doutrina e jurisprudência. 7 ed.. São Paulo Editora Revista dos Tribunais, 2007.

SOUZA, Marcus Valério Guimarães de. **Responsabilidade Contratual e Extracontratual.** Universo Jurídico, Juiz de Fora.2001. Disponível em: <http://uj.novaprolink.com.br/doutrina/803/responsabilidade_contratual_e_extracontratual>. Acesso em: 02 Set.2013.

