

REGRAS DAS CONVENÇÕES INTERNACIONAIS EM CONTRATOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO

RULES OF INTERNACIONAL CONVENTIONS ON MARITIME TRANSPORT CONTRACT

Adilsom Luis Hilkner Otero
Eliane Maria Otaviano Martins

RESUMO RESUMO

O desenvolvimento desta pesquisa busca analisar as Regras Internacionais para Transportes Marítimos de Mercadorias dando ênfase as Convenções Internacionais de Haia-Visby, Cogsa e Hamburgo, trazendo os aspectos das Regras de Rotterdam que pretendem dar maior visibilidade e segurança ao trato da mercadoria e embarcadores, diferente das anteriormente citadas que direcionam seus temas para o transportador e suas responsabilidades mediante os contratos firmados para esse tipo de comércio. O estudo traça um paralelo entre as três Convenções mencionadas visando analisar os pontos que convergem para uma uniformização das regras e, as principais diferenças destacando a problemática das legislações aplicáveis e as competências jurisdicionais acrescentadas de tendências doutrinárias e destaques jurisprudenciais. São destacadas questões polêmicas às restrições ao princípio da autonomia da vontade nos contratos internacionais em detrimento de legislação interna dos Estados atuantes.

PALAVRAS-CHAVES: PALAVRAS CHAVES: Transporte marítimo – legislação – competência jurisdicional -avarias – carga

ABSTRACT ABSTRACT

The development of this research analyzes the International Regulations for Maritime Transport of Goods emphasizing international conventions of the Hague-Visby, Cogs and Hamburg, bringing aspects of the Rules of Rotterdam who want to improve visibility and safety in treatment of goods and shippers, different the foregoing that address their papers to the carrier and its responsibilities under the contracts signed for this type of trade. The study draws a parallel between the three conventions mentioned in order to analyze the points that converge to a standardization of rules, and the main differences highlighting the predicament of the applicable laws and jurisdiction of added highlights jurisprudential and doctrinal trends. Highlighted are issues that polemics restrictions on the principle of freedom of choice in international contracts to the detriment of domestic laws of the state actors.

KEYWORDS: KEY WORDS: Maritime Transport – jurisdiction – damage – cargo – liability - International Rules.

1 INTRODUÇÃO

O Direito Marítimo vem reiterando iniciativas a sistematização de regras para o comércio internacional, com vista à uniformização regulatória para o transporte marítimo internacional, principalmente, ao que se refere às responsabilidades do transportador marítimo.

A disposição para a uniformidade das regras se dá pela divergência entre a grande variedade de modalidades contratuais adotadas e a multiplicidade de documentos, bem como a variação de normas convencionadas e de interesses dos atores envolvidos nessa modalidade de comércio. [1]

Apesar das reiteradas e significativas tentativas a uniformização das normas aplicáveis no âmbito dos contratos de transporte marítimo internacional de mercadorias, ainda não foram alcançadas, com metas de regulamentação material e conflitual dos contratos desse tipo. A falta de uniformidade nas regras submete um mesmo contrato a mais de uma regulamentação de direito material e processual.

Deflagrando a inexistência de regulamentação material e conflitual uniforme concernente aos contratos de transporte marítimo, deve se articular análise combinada e coordenada do direito material e do direito conflitual, de acordo com as técnicas normativas complementarias do DIPr. [2]

Teoricamente um Tribunal ao aceitar uma ação impetrada a partir do princípio da autonomia da vontade irá aplicar uma das Convenções ou legislação estatal referentes às regras de conflitos inerentes aos atores envolvidos e seus contratos de transportes. [3]

A sistematização de regras para esse tipo de transporte comercial teve sua iniciativa, em 1883, nos EUA, com a elaboração e adoção do *Harter Act*, diploma que enunciava nulidade das cláusulas de exoneração referentes a negligências ou faltas do armador ou do capitão da embarcação, ressalta-se que é usada pela primeira vez a expressão *due diligence* – postura do armador ou seu preposto de evitar ou salvar a carga de perda ou avaria. [4]

O referido Ato obteve considerável repercussão juntamente com as demais normas do setor, estimulando a *International Law Association*, em 1921, a promover reunião entre transportadores, embarcadores, seguradoras e banqueiros para discussão de elaboração de documento com intenções regulamentares sobre a responsabilidade no transporte marítimo internacional.

Na Convenção de Bruxelas de 1922, o referido documento fundamentou as Regras de Haia, aprovadas em 25 de agosto de 1924, idealizando o princípio da uniformização das normas de transportes marítimos, consideradas mais modernas que o *Harter Act*, encontrou apoio entre os Estados tradicionalmente afeitos ao comércio marítimo.

Em duas ocasiões as Regras de Haia sofreram mudanças significativas, a primeira por meio do Protocolo Visby, em 1968, e depois em 1979 de acordo com o Protocolo DES, sendo que a convergência destas regras configura, atualmente, as conhecidas Regras Haia-Visby. [5]

No entanto, considera-se essa iniciativa de uniformização benéfica somente para os transportadores, desagradando aos países que se utilizam desse serviço para transporte de suas mercadorias. Tal resultado acaba por motivar a Organização das Nações Unidas (ONU) a convocar conferência para a elaboração de regras mais equânimes, resultando nas Regras de Hamburgo, de 1978. Posteriormente os Estados Unidos editaram uma uniformização, conhecida por COGSA, em muito assemelhada às Regras de Haia. Dessa

forma, consideram-se estas três grandes regras para o transporte marítimo internacional, configurando, assim, a pluralidade de normas relativas à responsabilidade no comércio marítimo internacional. Outras significativas iniciativas visando à uniformização das normas aplicáveis ao domínio dos contratos de transporte marítimo internacional de mercadorias foram lançadas, mas ainda não se alcançou a uniformização da regulamentação material e conflitual dos contratos de transporte marítimo, exatamente por ainda existir diversidade de regras convencionadas para o segmento, com textos que regulam o transporte marítimo centrados principalmente no âmbito da responsabilidade do transportador, implicando que, um mesmo contrato possa estar submetido a várias regulamentações de direito material e processual. Configurada a inexistência de regulamentação material e conflitual uniforme atinente aos contratos de transporte marítimo, deve se articular análise combinada e coordenada do direito material e do direito conflitual, de acordo com as técnicas normativas complementarias do DIPr. [6]

A aplicação de uma ou outra Convenção ou legislação estatal dependerá, em tese, da aceitação do princípio da autonomia da vontade pelo Tribunal onde a ação for impetrada. [7]

Nesse contexto, o presente estudo analisará as principais regras aplicáveis ao tema: Haia-Visby, Hamburgo e Cogsa, demonstrando suas origens, as diferenças, âmbito de aplicação e o regime de responsabilidade adotado. Mesmo apresentando diferenças de temas em seus textos as três Convenções enfatizam suas normas mais voltadas para o transportador, tanto em responsabilidades, quanto em direitos, acarretando em nova e recente convocação da ONU para se discutir e criar normas que visem regular o transporte marítimo voltados para a mercadoria e de quem contrata o serviço de transporte, para uma possível e desejável uniformização para tais contratos marítimos. O resultado desta convenção ficou conhecido como Regras de Rotterdam assinada em setembro de 2009, mas ainda não ratificada pelos países signatários.

2 CONTRATO DE TRANSPORTE MARITIMO INTERNACIONAL

Entende-se por contrato de transporte marítimo internacional de mercadorias, negociação comercial, pela qual um empresário transportador (carrier) se obriga, mediante remuneração (frete), a transportar por via marítima uma certa quantidade de mercadoria que lhe foram entregues pelo embarcador (carrier) de um porto para outro e a entregá-las a um destinatário.

O contrato de transporte marítimo é efetuado entre o transportador (ou condutor “carrier”) e o embarcador (podendo denominar-se expedidor, remetente ou carregador, “shipper”). Consagra, via de regra, na maioria dos ordenamentos jurídicos, um negócio jurídico consensual [8], bilateral, oneroso, típico, de duração, comutativo e não formal.

A mercadoria a ser deslocada de um porto a outro é objeto do contrato de transporte, que se evidencia quando da emissão do conhecimento de embarque marítimo (Bill Of Lading – BL), cuja legislações mais comumente aplicáveis são as Regras de Haia-Visby, Regras de Hamburgo e COGSA. [9]

Nos contratos internacionais, as partes elegem o foro competente e as leis que os regem partindo do princípio da autonomia da vontade, em tese, sob este princípio, as partes contratantes poderão indicar expressamente a lei que será aplicável ao contrato (*lex voluntatis*) e a competência jurisdicional. A liberdade das partes para determinar o direito aplicável aos contratos internacionais se manifesta, essencialmente,

através das Cláusulas Paramount (Paramount Clauses) ou das Cláusulas de Eleição de Direito (Cláusulas “Electio Jûris” ou Choice of Law Clauses). [10]

Destarte, se admitida à autonomia da vontade, o Tribunal julgará o litígio com supedâneo na norma referenciada no contrato.

Na elaboração de contratos internacionais a vontade das partes é amplamente admitida, todavia, não há absolutismo em sua aplicação e havendo possibilidade de interferência de elementos limitadores, como as leis imperativas e de ordem pública (leis internas) que vigoram no país onde o contrato será executado. [11] Com efeito, em matéria de contratos, infere-se que o princípio da autonomia da vontade não derroga as normas da ordem pública vigente no direito interno dos Estados. Realisticamente, no plano internacional a autonomia da vontade não é absoluta. Os limites da autonomia da vontade expressa como a vontade tácita dos contratantes, na prática, estão condicionados à imperatividade de normas. [12]

Atualmente, de acordo com as técnicas normativas complementarias do DIPr deve se articular análise combinada e coordenada do direito material e do direito conflitual, quando configurada a inexistência de regulamentação material e conflitual uniforme.

A interpretação final de tal paradoxo enseja analisar, primeiramente, a regulamentação material dos contratos representados pelas Convenções Internacionais existente no âmbito regulador dos mesmos, tanto no âmbito de aplicação espacial como material. Em subseqüência, e somente após a comprovação efetiva de que determinado não se encontra englobado no âmbito de aplicação das Convenções, de natureza material, entra em cena a possível normativa conflitual.

A legislação brasileira não reconhece, expressamente, o princípio da autonomia da vontade das partes nos contratos internacionais e impõe restrições consoante análise subseqüente. Há que se diferenciar, por oportuno, a autonomia da vontade nos contratos marítimos de transporte de mercadoria essencialmente no que tange as cláusulas de legislação aplicável e o foro competente em sede de direito brasileiro especificamente ao contrato de transporte marítimo internacional de mercadorias.

3 LEGISLAÇÃO APLICÁVEL E FORO COMPETENTE INERENTES A AUTONOMIA DA VONTADE

A Cláusula Paramount BL determina a legislação aplicável nos contratos internacionais de transporte marítimo de mercadorias e comumente remete à aplicabilidade de um regime convencional, geralmente à Convenção de Bruxelas para a Unificação de Certas Regras em Matéria de Conhecimento de Embarque (“International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bill of Lading”, conhecidas como Regras de Haya Visby) às Regras de Hamburgo ou à COGSA 1936 (EUA) ou a uma determinada lei estatal. [13]

As cláusulas de eleição de direito estatal são usualmente incluídas no BL, conjuntamente com as cláusulas Paramount e Cláusulas de eleição de foro, remetem à aplicabilidade da lei onde o transportador tem o seu estabelecimento principal. Neste sentido, estipulam as cláusulas Paramount dos modelos de BL’s CONLINEBILL, da BIMCO ou VISCONBILL.

3.1 “Depêche” e “forum shopping”

Destacam-se ainda algumas variantes de teor da Cláusula Paramount. Há Cláusulas Paramount que designam vários regimes jurídicos para regular distintas partes do contrato, levando a cabo o “depêche” ou fracionamento do contrato. [14]

São evidenciadas ainda, a inclusão das chamadas “Cláusulas Flutuantes” [15] que acabam por resultar em “Forum Shopping” tanto de jurisdição como de direito aplicável, nas quais se outorga ao demandante optar entre vários regimes jurídicos ou competências jurisdicionais. Essencialmente, o “Forum Shopping” consiste na estratégia processual adotada por demandantes que buscam julgamento de seus litígios pelo Tribunal que provavelmente proferirá uma decisão mais favorável à sua pretensão. Tal prática também é adotada pela parte demandada, quando esta procura tentar mudar o foro de julgamento para outro que eventualmente adotaria uma posição mais benéfica em relação à sua situação.

O Brasil até pouco tempo era signatário somente das Regras de Hamburgo, que não a ratificou, sendo que atualmente é signatário também das Regras de Rotterdam, propenso a ratificá-la, mas com ressalvas para alterações.

A metodologia que se indica para configuração da legislação aplicável aos contratos internacionais em geral enseja análise combinada e coordenada do direito material e do direito conflitual, de acordo com as técnicas normativas complementarias do Direito Internacional Privado.

A regra do Direito Internacional Privado brasileiro atinente a lei aplicável aos contratos, em geral, evidencia que as obrigações serão qualificadas e regidas pela lei do país em que se constituírem, conforme versa o art. 9º da Lei de Introdução ao Código Civil (LICC - Decreto-lei nº 4.657/42) evidenciando a adoção, pelo ordenamento jurídico brasileiro, das regras “Lex loci executionis” e “locus regni actum”. Assim, em consonância ao comando normativo do art. 9º. da LICC, a lei aplicável aos contratos internacionais será:

i) nos contratos entre presentes (art. 9o. LICC, caput): lei aplicável aos contratos é a do local de celebração do contrato;

ii) contratos entre ausentes:, lei aplicável é a de onde residir o proponente (v. parágrafo 2o. do art. 9º. da LICC).

Na falta de escolha da lei ou invalidade desta, valerá a *lex fori*, ou seja, a lei do lugar no qual se desenvolve o processo que determinará a lei aplicável ao contrato.

3.2 Competência Jurisdicional

A competência jurisdicional é determinada pela cláusula de jurisdição ou de eleição de foro. [16] No direito brasileiro, como regra, a autonomia da vontade é admissível na escolha do foro. Conseqüentemente, a cláusula de eleição de foro vem sendo aceita pela doutrina e considerada, regra geral, válida, consoante a Súmula 335 do STF. [17] Todavia, destacam-se relevantes entendimentos jurisprudenciais considerando inválidas as cláusulas de eleição de foros estrangeiros em contratos internacionais em razão do disposto no art. 88 CPC. [18] Ademais, o art. 12 da LICC consagra-se regra vigorante normatizando ser competente a

autoridade judiciária brasileira, quando for o réu domiciliado no Brasil ou tiver de aqui ser cumprida a obrigação.

Regra geral, tem se consolidado o entendimento no sentido de que a cláusula de eleição de foro tem eficácia plena quando há inteira liberdade de contratar. Destarte, no que concerne aos contratos de transporte cuja evidência e prova decorre do BL, documento eminentemente de adesão, não se tem aceitado a autonomia da vontade relativa à eleição de foro.

As particularidades que angularizam a questão, remetem à situação fática do litígio ser julgado no Brasil em decorrência do art. 12 da LICC c/c art. 88 a 90 do CPC, mesmo na hipótese usual do BL vier a constar cláusula de eleição de foro estrangeiro todavia haja a aplicabilidade das Regras de Haia Visby, COGSA ou Hamburgo ou um direito estatal estrangeiro, por força do disposto no art. 9º da LICC. [19]

Nesta específica situação, inobstante o processo venha a ser julgado no Brasil e de acordo com o direito processual brasileiro, a legislação estrangeira, ou seja, o direito material estrangeiro será aplicado nas hipóteses de contratos entre presentes celebrados em país estrangeiro, nos termos do caput do art. 9º LICC (e ii) nos contratos entre ausentes, se o ente proponente for estrangeiro. [20]

4 COMPARATIVO ENTRE AS REGRAS DE HAIA-VISBY, REGRAS DE HAMBURGO E COGSA (THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA ACT)

As regras de Haia-Visby têm por fim a disciplina da responsabilidade do armador no contrato de transporte marítimo internacional de mercadorias. [21] Tais regras são o resultado da *International Convention for Unification of Certain Rules related to bill of lading*, Convenção de Bruxelas de 1924, com as alterações dos protocolos Visby (1968), e do Protocolo de Direitos Especiais de Saque (1979).

As Regras de Haia (1924) constituem a primeira tentativa de uniformizar as normas aplicáveis ao transporte marítimo, obtendo o apoio de muitos Estados. Contudo, as posteriores alterações pelos protocolos de 1968 e o de 1979 não foram aceitas pela maioria dos Países, o que implicou no rompimento da uniformidade até então obtida. Dentre os principais países que ratificaram as Regras Haia-Visby estão a Dinamarca, a França, a Inglaterra, o Japão, a Espanha, a Noruega, a Grécia, dentre outros, [22] e, no âmbito do MERCOSUL, temos a Argentina e o Paraguai.

As Regras de Hamburgo foram fruto da tentativa das Nações Unidas de lançar uma nova uniformização ao transporte marítimo internacional, a fim de amenizar situação de privilégio que os transportadores marítimos mantinham sob a égide das Regras Haia-Visby. [23] As Regras de Hamburgo, ou *United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea*, teve seu protocolo firmado em Hamburgo, no ano de 1978, e, entrou em vigor internacional em 1º de novembro de 1992. [24] O Brasil é signatário das Regras de Hamburgo, contudo não a ratificou. Dentre os países que ratificaram podemos citar o México, o Egito, o Chile, a Áustria e diversos países africanos. [25]

O Cogsa, como é conhecido, surgiu da tentativa de produzir um documento que unificasse as regras relativas ao transporte marítimo internacional de mercadorias, que se mostrasse coadunado aos interesses dos armadores e embarcadores norte- americanos. [26] Foi assinado em 1939 nos Estados Unidos da América, sendo apontado como uma “versão norte-americana modificada das Regras de Haia (1924)”.

Apresenta, no entanto, cláusulas questionáveis sob o ponto de vista da segurança jurídica, uma vez

que há disposição autorizando o presidente daquele Estado a suspender temporariamente a validade do ato, desde que o declare com antecedência.[27]

O COGSA não teve modificações significativas até os presentes dias, mas nota-se que há interesse em sua atualização, pois já existe um projeto do senado, do ano de 1999, em tramitação, visando a introduzir alterações no que tange ao valor indenizatório, na permissão para as partes contratantes aumentarem ou reduzirem sua responsabilidade civil mediante acordo, e na eliminação do erro de navegação enquanto excludente de responsabilidade do armador.

4.1 Âmbito de Aplicação

As Regras Haia-Visby somente são utilizadas nos casos em que o conhecimento de embarque demonstrar a existência de um contrato de transporte marítimo de mercadorias, e aos *charter party*, ou documento similar, desde que se trate de uma das hipóteses previstas no artigo 10.

As hipóteses previstas no artigo 10, que ensejam a aplicação das Regras, são as seguintes: *a)* o documento deve ser emitido por um Estado contratante da Convenção; *b)* o porto de origem pertença a um Estado contratante; *c)* a aplicabilidade das regras esteja prevista pelas partes por meio da inserção de cláusula *Paramount*.

Inicialmente, as regras de Haia aplicavam-se exclusivamente aos transportes em que o conhecimento de embarque tenha sido emitido em um Estado contratante. Posteriormente, o Protocolo Visby incorporou outros critérios, tais como a localização da carga em um Estado contratante e a previsão voluntária efetuada pelos contratantes nas cláusulas *Paramount*, resultando, assim, nas hipóteses atuais.

De acordo com o artigo 1º, as Regras ainda serão aplicáveis às relações entre o transportador e o embarcador, ou, ainda entre o destinatário ou terceiro portador, apesar das relações entre o fretador, afretador, ou sub-afretador permanecerem reguladas pela carta-partida, documento que comprova o contrato de fretamento. A expressão mercadorias abrangem bens, objetos e artigos de qualquer natureza, não contemplando, porém, animais vivos e cargas no convés.

Diferentemente de Haia-Visby, aplicam-se aos conhecimentos de embarque e similares e também às cartas-partida, quando ficar demonstrado que: *a)* o documento tenha sido emitido por um país signatário das mesmas; *b)* o porto de carga ou descarga previsto se localizar em um dos Estados contratantes; *c)* a aplicação estiver expressamente prevista em uma cláusula *Paramount*.

Há, portanto, a previsão de um novo critério- o porto de destino da mercadoria, demonstrando o âmbito de aplicação mais amplo. O conceito de mercadoria compreende também animais vivos e cargas no convés, e, assim, difere substancialmente de Haia-Visby. No entanto, para que esse transporte seja possível, há necessidade de tal fato ser mencionado no BL, ou documento similar, caso essa situação não seja amparada nos usos e costumes ou por imposição legal.

Em relação ao âmbito espacial, o Cogsa aplicar-se-á a todos os contratos de transporte entre dois Estados signatários, ou, se envolver transporte dos ou para os Estados Unidos.

No que se refere ao âmbito material, somente será aplicado aos *Bill of Ladings* ou documentos equiparados, excluindo-se, portanto, as cartas-partida, a não ser que se trata de *charter-party BL* vinculado a um contrato de fretamento.

4.2 A responsabilidade do transportador: linhas gerais

Apesar de todas as Convenções trataram de responsabilidade fundada na culpa, há muitas diferenças, sobretudo em matéria de excludentes, de limitação e do período em que é exigível. As Regras de Haia-Visby, desde a Convenção de Bruxelas (1924), prevêm que o transportador poderá se exonerar da responsabilidade por culpa sempre que provar que os danos à carga se produziram por alguma das causas reguladas pela Convenção, no total de 17.

No caso de não se tratar dessas situações, o transportador, em razão de descumprir seu dever de diligência- pilar da responsabilidade, responderá pelo inadimplemento das obrigações. No entanto, isso vale apenas para a responsabilidade por perdas e danos, pois nada se menciona a respeito da decorrente de atraso na entrega.

Todavia, o transportador não responde de modo ilimitado, mas de acordo com uma quantia fixada legalmente ou conforme declaração de valor feita pelo usuário. As Regras de Visby (1968) incorporou um sistema alternativo de limitação, baseado na unidade ou no peso, o qual for mais favorável. Nota-se, porém, que a disciplina foi modificada pelo Protocolo de 1979, que fixou os Direitos Especiais de Saque (DES) do FMI, e passou para 666,67 SDRs por unidades de conta, ou 2 SDRs por quilograma.[\[28\]](#)

Está regulada apenas a responsabilidade originada a partir do embarque da mercadoria até seu desembarque, princípio conhecido como “*tackle to tackle*”, ou gancho-gancho, não abrangendo as etapas anteriores ou posteriores. Com efeito, a responsabilidade do transportador marítimo é proceder a entregas das mercadorias transportadas no porto de destino e no mesmo estado em que recebeu.

Sob o cerne do dever de diligência razoável (*due diligence*), as Regras trazem as obrigações concernentes ao navio e a carga em seu artigo 3º. Em relação ao navio, cabe ao transportador, antes e da viagem, disponibilizá-lo em condições de navegação, equipá-lo e aprovisioná-lo, para que esteja em bom estado. No que tange à carga, deve ser diligente durante o carregamento, manutenção, estiva e descarga, devendo, após recebê-la, entregar o *Bill of Lading* ao embarcador. No entanto, caso aquela apresente alguma irregularidade, para resguardar-se, deve apor uma ressalva no BL.

As obrigações enumeradas possuem caráter imperativo, ou seja, não são passíveis de afastamento por meio de eventual cláusula de exoneração. Tal idéia vem expressa no artigo 3º, 8, das Regras Haia-Visby, que dispõe ser nula toda convenção que exonere o transportador ou o navio da responsabilidade por perda ou dano de mercadorias causados por negligência, culpa ou omissão dos deveres ou obrigações constantes do artigo 3º, ou atenuar aquelas previsões.

No caso dos interessados na carga verificarem faltas ou avarias aparentes no momento da descarga, devem proceder a uma reclamação formal, a *formal claim*, pois, se assim não fizerem, presume-se que as mercadorias foram entregues da forma descrita no BL. A reclamação será feita por escrito e indicará as faltas, avarias ou quaisquer irregularidades, as possíveis causas e a natureza. O *formal claim*, exceto previsão contratual, deve ser entregue no prazo máximo de 03 dias do recebimento da carga.

Se a reclamação não for entregue, ou na hipótese de ser após o prazo convencional, restará ao destinatário a incumbência de provar que os danos e ou avarias foram produzidos sob a responsabilidade do

transportador. Cria-se, portanto, uma situação de inversão do ônus da prova, uma vez que a ausência do *formal claim* mantém a presunção relativa de que as mercadorias foram entregues em bom estado. O interessado terá 01 ano, a contar da entrega das mercadorias, ou data que deveria ser entregue, para ingressar com a respectiva ação.

No sistema de responsabilidade fixado nas Regras de Hamburgo, o transportador responde pelos prejuízos resultantes das perdas, danos e do atraso enquanto os bens estavam sob sua custódia. Essa responsabilidade inicia-se desde o momento em que a mercadoria é entregue ao transportador e perdura até a sua entrega ao destinatário. Assim como ocorre com as relações sob a égide das Regras de Haia-Visby, se o transportador verificar ou suspeitar de inexistência na carga deverá apor ressalvas no BL, tornando-o sujo, sob pena das mercadorias serem tidas como em ordem.

A partir do momento em que a carga encontra-se sob sua custódia, será ele o responsável em razão de perdas, danos e atrasos ocorridos, a menos que prove que seus agentes ou empregados adotaram todas as medidas razoáveis para evitar o fato ou as suas conseqüências. Existe, portanto, presunção *jures tantum* de responsabilidade: caberá ao embarcador apenas provar que os danos ocorreram no período em que a carga estava sob a custódia do transportador, enquanto este, para se exonerar, deve provar que adotou todas as medidas razoáveis para evitar o dano.

Há, todavia, duas hipóteses de exceções ao regime da culpa presumida, em que o usuário ou interessado na carga deverá provar a negligência do transportador: quando existir incêndio ou o transporte de animais vivos.^[29] Contudo, em regra, o ônus da prova incumbe ao transportador, e, nesse campo, são menores as possibilidades de isenção. As Regras de Hamburgo, nesse sentido, ampliaram o número de sujeitos responsáveis, pois distinguiu o transportador que assinou o contrato de transporte internacional de mercadorias daquele que efetivamente realizou o transporte- o denominado “transportador efetivo ou substituto”. Com isso, proporcionou ao embarcador ou interessado dirigir-se contra ao transportador efetivo, nos casos em que as perdas ou danos se produziram enquanto os bens estavam sob a sua custódia, porém, manteve o transportador principal (originário) igualmente responsável.

No que tange à responsabilidade por transporte de carga no convés, tema inexistente em Haia-Visby, existem regras específicas. No caso de avarias durante o transporte, caberá ao transportador provar a existência de acordo nesse sentido, o qual, todavia, não pode ser utilizado em face de terceiro de boa fé. Caso tenha sido realizado em desacordo com o contrato, além de responder pelas eventuais avarias, não poderá fazer uso das limitações de responsabilidades previstas na Convenção.

Também está prevista a necessidade do embarcador ou interessado proceder às reclamações formais (*formal claims*) em caso de verificar que as mercadorias apresentam inexistências aparentes. Essas deverão ser apresentadas, por escrito, no prazo de vinte e quatro horas após a entrega das mesmas, ou, tratando-se de avarias não aparentes, em até quinze dias do recebimento. As reclamações por atraso poderão ser realizadas em até sessenta dias contados da data que deveria ter sido entregue. Se assim não for feito, presume-se que as mercadorias foram entregues em ordem e no prazo.

Em contrapartida, se as avarias decorrerem de manipulação do carregador, o transportador deverá avisar, por escrito, ao embarcador, e mencionar os detalhes da avaria (natureza e perdas), pois, em caso contrário, haverá presunção de que os danos não se deram por culpa do embarcador.

Nesse aspecto, o Cogsca adota as mesmas disposições das Regras de Haia de 1924. Dessa forma, a

mercadoria passa a ser de responsabilidade do transportador a partir do momento em que é entregue ao armador no porto, até o momento que é entregue de volta ao interessado no porto de destino.

Incumbe ao transportador manter a embarcação em estado de navegabilidade, assim como também equipada com suprimentos ou outros materiais que se fizerem necessários. É também sua obrigação reparar e deixar em bom estado os porões, os frigoríficos e todas as outras partes do navio em que as mercadorias são carregadas.

4.3 As causas de exoneração da responsabilidade do transportador

As Regras consolidam 17 causas de exoneração. Em síntese, o transportador ou o navio não serão responsáveis por perda ou avaria resultante do estado de navegabilidade, a menos que seja imputável à falta de diligência em manter navio em estado de navegabilidade e convenientemente tripulado, equipado e aprovisionando.

A in navegabilidade ou *unseaworthiness* excluirá a responsabilidade, desde que o transportador seja diligente e a embarcação esteja em condições de navegabilidade, [30] cabendo a ele, ou a quem alegue, comprovar a *due diligence*. Ademais, o artigo 4º ainda estabelece que o transportador é isento de responsabilidade por falta ou avaria causada ou resultante de:

- I) Erro de navegação ou gerenciamento do navio, ou seja, faltas náuticas, por ato do capitão, marinheiros ou práticos;
- II) incêndio, a menos que seja causado por feito ou falta do transportador;
- III) perigos, riscos ou acidentes do mar e outras águas navegáveis;
- IV) Atos de Deus (*acts of god*), que configuram os caos fortuitos ou de força maior, de efeitos imprevisíveis;
- V) Atos de Guerra (*acts of war*), que também são fortuitos e imprevisíveis;
- VI) Atos de Inimigos Públicos (*act of public enemies*), que constituem atos de violência cometidos à margem da sociedade;
- VII) Arresto ou restrição de príncipes, autoridades ou povo, ou penhora judicial (*arresto or restraint of princes, rules of people, or seizure under legal process*);
- VIII) Restrições de quarentena (*quarantine restrictions*), sendo essas imprevisíveis;
- IX) Ato ou omissão do embarcador ou donos das mercadorias, seu agente ou representante, insuficiência de embalagens ou de marcas;
- X) Greves ou *lock-outs*, paradas ou restrições do trabalho por qualquer causa, quer parcial quer geral;
- XI) Revoltas e comoções populares fortuitos (*riots and civil commotions*);
- XII) Salvamento de vidas no mar, inclusive na hipótese de desvio de rota razoável;
- XIII) Diminuição em volume ou peso ou outra qualquer perda ou avaria resultante de vício oculto, natureza especial ou vício próprio da mercadoria;
- XIV) Insuficiência de embalagem;
- XV) Insuficiência ou imperfeição de marcas;
- XVI) Vícios ocultos não descobertos por diligência razoável;
- XVII) 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.

Algumas hipóteses de exoneração têm, no entanto, características peculiares. A falta náutica a que se refere o primeiro item é a ligada à segurança da navegação e ao risco marítimo, ou seja, a ato ou omissão que venha a “comprometer” a segurança, [31] incluindo, assim, a escolha de rotas ou as manobras do navio. Distancia-se, pois, das faltas comerciais, que constituem atividades voltadas a “fiscalização do embarque, arrumação e desembarque da mercadoria” no porto. Nas palavras de CAMINHA GOMES (1978, p.362) “os erros de navegação e de administração são as chamadas culpas náuticas do capitão”, ou seja, atos relativos à navegação e manobra do navio, que afetem tanto ao navio como a terceiros.

Por outro lado, a falta na administração do navio vem a ser aquela decorrente de uma operação que interesse primeiramente ao navio, e não à proteção ou conservação da carga. Nesse sentido, a “má estivagem” não tem sido aceita como única causa de exoneração do transportador, por ser considerada negligência. A exoneração prevista no item XVI, por sua vez, trata dos vícios ocultos da própria embarcação, pois em se tratando de vício na mercadoria estaremos diante daquela descrita no item IX (atos imputáveis ao embarcador).

A expressão “atos de Deus” é originada do Direito anglo-saxão, e compreende “um acidente originário direta e exclusivamente de causas naturais, sem nenhuma intervenção humana”, que a previsão razoável não poderia evitar. Assemelha-se à exceção “perigos do mar e outras águas navegáveis”, diferenciando-se em virtude da intervenção humana no acidente, presente na última hipótese.

O transportador também pode se exonerar imputando as faltas ao embarcador ou de quem o represente. Como tais são considerados os atos ou omissões deles, que resultem em: insuficiência de embalagem; imperfeição de marcas; descrição falsa ou errônea de conteúdo- que pode ensejar o mau acondicionamento das mesmas; vícios ocultos e os próprios; e demora na entrega de documentação.

As Regras de Hamburgo restringem a possibilidade do transportador se beneficiar de uma excludente de responsabilidade, prevendo somente uma hipótese: a exoneração em relação às avarias provenientes de ações e medidas intentadas para salvar vidas humanas ou bens em alto mar. Diferentemente de Haia-Visby, Hamburgo faz menção a essa única excludente, prevendo, ainda, o regime de culpa presumida, que somente será afastada se provar que ele, seus empregados ou prepostos, tomaram as medidas necessárias para evitar o ocorrido ou suas conseqüências.

Cogsa também prevê as mesmas dezessete causas de isenção de responsabilidade previstas pelas Regras de Haia-Visby, e, ainda, a hipótese genérica que engloba qualquer causa não proveniente de fato ou culpa do armador, seus agentes ou funcionários. Nesses casos, o ônus da prova da prova incumbe a quem invocar a isenção.

4.4 Limites à responsabilidade do transportador

O Protocolo Visby foi o responsável por incorporar um sistema alternativo de responsabilidade, baseado na limitação por volume (conteúdo) ou por peso, adotando-se o mais favorável, e, [32] com a modificação feita pelo Protocolo DES (1979), a limitação passou a ser de 666,67 SDRs [33] por volume ou 2

SDRs por quilograma de peso bruto.

Pelas Regras de Hamburgo, os limites de responsabilidade foram fixados em 835 SDRs (direitos especiais de saque) por unidades de conta ou 2,5 por quilograma, o que for maior. Reconhecendo, também, a limitação por atraso no equivalente a 2,5 vezes o valor do frete. Esse direito será, porém, afastado na hipótese das avarias ou atrasos resultarem de ato ou omissão de praticados conscientemente a fim de causar prejuízo.

A indenização é limitada a US\$ 500 por volume ou aproximadamente 346 SDRs. Na hipótese de atrasos na entrega é ilimitada, e, por acordo entre as partes, outro limite pode ser fixado, desde que não inferior ao mencionado. Todavia, o transportador nunca será responsabilizado por valor acima do dano que foi suportado.

4.5 A responsabilidade do embarcador

O artigo 3º atribui ao embarcador importantes deveres, dentre esses figuram o de informar de maneira correta, de modo a evitar interferências no transporte, as marcas, o número, a quantidade e o peso das mercadorias. Se assim não fizer, poderá indenizar o transportador por todas as perdas e danos decorrentes de sua falha ou omissão.

Caso se trate de mercadoria inflamável, explosiva ou perigosa, que não seria transportada caso se soubesse das características, o transportador poderá desembarcá-las em qualquer lugar ou ainda mandar destruir, sem necessidade de indenizar o embarcador, que responderá por todos os danos provenientes ou resultantes do embarque, direta ou indiretamente. Ainda, quando derivadas de ato, culpa ou negligência sua, de seus agentes ou empregados, responderá pelos danos que a mercadoria causar ao transportador ou a terceiros.

Apesar de mais favorável à figura dos embarcadores e interessados na carga, as Regras de Hamburgo lhes impõem uma série de obrigações e hipóteses de responsabilização. O artigo 12 estabelece que, em regra, os embarcadores não serão responsáveis pelos danos sofridos a carga durante seu transporte, no entanto, assevera que o quadro não será esse caso os prejuízos sejam o resultado de falta ou negligência sua ou de seus prepostos.

Tratam, ainda, da obrigação de especificar corretamente a mercadoria, descrevendo peso, natureza e marca, sob pena de indenizar o transportador por todas as perdas e danos resultantes da inexatidão ou omissão. Em relação às mercadorias perigosas, há a possibilidade do transportador desembarcá-las ou destruí-las.

5 A CONVENÇÃO DE ROTTERDAM

Este capítulo discorre sobre as principais características das Regras de Roterdã (*The Rotterdam Rules – RR*), assinada, mas ainda não ratificada pelo Brasil, que propõe regulamentar estratégias sobre transportes marítimos do comércio internacional. A convenção tem a prerrogativa de descreve os direitos e obrigações de todos os atores envolvidos no transporte de mercadorias por via marítima e pretende esclarecer o grau de responsabilidade por perdas e danos; o tratado foi adotado pela Assembléia Geral da

ONU em dezembro de 2008, sendo revisado e apresentado em 2009 em nova reunião da ONU para assinatura do novo tratado, em setembro do mesmo ano em Rotterdam, na Holanda.

O tratado visa estabelecer conjunto de leis mais adequadas à contemporaneidade para uniformizar regras sobre transportes marítimos.

Entre seus direitos e obrigações apresenta o grau de responsabilidades inerentes aos transportes de mercadorias por vias marítimas e esclarece situações que envolvam as responsabilidades por perdas e danos. Também traz algumas especificidades sobre o transporte de contêineres.

Algumas inovações são atribuídas para cobertura de transporte de bens eletrônicos e regulamentação de transações para transporte combinado por mar e terra.

As Nações Unidas tomaram esta iniciativa por terem indicativos sobre valores de mercadorias transportadas por via marítima num montante de US\$ 8 bilhões em 2007, representando cerca de 80% do comércio mundial.

As Regras de Rotterdam são consideradas um avanço, tendo a pretensão de inverter a maioria das normas que hoje regem o setor que prevalece a defesa dos direitos dos transportadores que acabam por impedir a oportunidade de competição internacional do setor do comércio marítimo, deixando os países embarcadores (*shipper countries*) em desvantagens que necessitam buscar legislação que os protejam para assegurar seus direitos e interesses.

Observa-se que as outras três Convenções internacionais supramencionadas objetivam uniformizar as regras relacionadas às responsabilidades do transportador, sempre elaboradas e apresentadas separadamente. Sendo que, as de Haia e de Haia-Visby, consideram excludente no que diz respeito a responsabilidade do transportador sobre a culpa náutica e o incêndio, resultante de compromisso comercial entre transportadores e interessados nas cargas; já as Regras de Hamburgo decorrem de acordo político entre países transportadores.

Diferente as regras mencionadas, as Regras de Rotterdam além de apresentar emendas às de Haia-Visby, objetiva representar o interesse das cargas, relatada de forma clara de acordo com as necessidades de um comércio moderno e globalizado.

Ainda há muitas dúvidas quanto à normalização das regras, nesse quadro normativo, espera-se da ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) convocação de audiência pública com todo o setor, abrindo discussão para qual direção seguir em relação às Regras de Rotterdam e sua ratificação, salientando que as mesmas não admitem reservas (ver art. 90). Para que isso aconteça em nosso país, o procedimento a ser seguido implica no referendo da convenção pelo Congresso Nacional (art. 49, I, da CF/88) por meio de decreto legislativo e a ratificação pelo Presidente da República (art. 84, VIII, da CF/88).

A corrente contrária a Convenção de Rotterdam considera uma opção perigosa por criar mais uma convenção entre as dez já existentes tornando mais complexa as resoluções e cláusulas contratuais para o transporte marítimo internacional, trazendo maior prejuízo para os países exportadores que necessitam do transporte marítimo, caso do Brasil.

Sugere Tetley, que as partes não deixem de assinar ou ratificar as RR, mas recomenda que as mesmas devam retornar ao Grupo de Trabalho da UNCITRAL (Comissão das Nações Unidas para o Direito Comercial Internacional) para sua revisão a fim de se transformar as regras numa convenção multimodal que leve em consideração a *United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods*.

Especialistas brasileiros do setor definem como necessário que a ANTAQ discuta o texto a ser revisado a fim de que expresse os interesses dos países que não possuem frota mercante e/ou política de Marinha Mercante, como o Brasil, assegurando um transporte mais seguro e justo das suas mercadorias pela via marítima, pois consideram que as referidas regras devem sofrer ajustes. Um debate interno sobre a necessidade de uma política de Estado (longo prazo) para a criação e desenvolvimento de uma Marinha Mercante com normas claras já estabelecidas, essencial para a independência e auto-suficiência do setor.

Todo esse conjunto de regras da Convenção de Rotterdam teve início em sessão da UNCITRAL em 1996 solicitando a CMI (Comitè Mercantil International) e outras organizações que recolhessem dados sobre as atuais práticas e legislação na área de transportes internacionais de mercadorias por via marítima, visando a criação de regras uniformes para o setor. A UNCITRAL menciona que as leis nacionais e convenções internacionais acabam deixando lacunas importantes relativas a questões como: “do funcionamento do conhecimento de embarque e porte de mar; a relação dos documentos de transporte para os direitos e obrigações entre o vendedor e o comprador das mercadorias; e à situação jurídica das entidades que o financiamento concedido a uma das partes no contrato de transporte”.

Com isso o CMI criou um Grupo de Trabalho Internacional sobre questões dos transportes, em maio 1998, presidido por Stuart Beare, preparando um questionário sobre os temas supracitados com dezesseis países participantes de Associações de Direito Marítimo filiadas ao CMI para responderem aos questionamentos. A partir das respostas o Grupo fez análise e identificou os principais temas de discussões para a primeira reunião do Sub-Comitè Internacional (ISC) criado em novembro de 1999, para se chegar a temas relevantes e de consenso.

O Grupo de Trabalho analisou o projeto de convenção sobre a base do texto contido no WP 101 e resolvidas as questões que ficaram em aberto a partir da vigésima sessão.

De acordo com uma proposta da Holanda contidas A/CN.9/WG. III / WP 102, foi decidido incluir "veículos rodoviários e ferroviários de carga" nos artigos 26 (carga de convés), 28 (entrega para transporte) e 62 (3) (limitação do pacote). Também foi acordado, como proposto pela Itália, Coréia e na Holanda em A/CN.9/WP.III/WP 103, para excluir todas as referências a "expedidor". A fim de obter um consenso mais amplo, uma série de delegações propuseram uma revisão do texto do artigo 83, que esclarece o texto em WP 101. O texto revisado foi aprovado, mas o Grupo de Trabalho não concordou em alterar a definição de "Contrato de volume" em (2) do artigo 1.

Os montantes de prescrição nos (1) artigo 62 foram finalmente acordados em 875 DSE por pacote e 3 SDR por quilo. Também foi acordado que os artigos 62 (2) e 99 serão eliminados e que nenhuma disposição a ser incluído na declaração (1) artigo 27 (artigo 26 (1) em WP 81).

Foi acordado que o artigo 49 artigo fosse suprimido (48 em WP 81), e que o artigo 85 (sobre outras convenções), que a Secretaria preparasse texto após a vigésima sessão, que para ser aprovado seria necessária vinte ou mais ratificações para que a Convenção entrasse em vigor.

Ao término da sessão do Grupo de Trabalho com a conclusão do texto aprovado como Projeto de Convenção constantes do anexo ao relatório da sessão (A/CN.9/645) com o título "Projeto de convenção sobre os contratos de transporte internacional de mercadorias total ou parcialmente, por via marítima.

Alguns países que concordam com as Regras de Rotterdam e se dispõem a ratificá-las são: Brasil, Índia, Rússia, Coréia do Sul, Argentina entre outros.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Muito embora se desejasse a adoção de uma disciplina normativa uniforme, que contasse com a adesão de todos- ou ao menos da maior parte- dos Estados, atualmente se constata uma fragmentação de normas. As Regras de Haia-Visby contam, porém, com o maior número de contratantes, incluindo os países de maior relevância no comércio marítimo, sobressaindo-se à Hamburgo. O Cogsa, além de dizer respeito às relações contratuais dos Estados Unidos, foi ratificado por alguns países africanos e asiáticos, mas sua aplicação também se mostra restrita.

As principais diferenças residem na forma utilizada para a responsabilização do transportador, apesar do fundamento ser o mesmo: a culpa. Enquanto Haia-Visby traz dezessete causas de exclusão da responsabilidade do transportador, Hamburgo fixa a premissa de um sistema de culpa presumida em virtude de danos, perdas ou atrasos ocorridos na entrega da carga. Além disso, prevê apenas uma causa de exclusão de responsabilidade, o que a torna pouco atraente aos “países transportadores.”

Ademais, o âmbito de aplicação também se mostra diverso. Haia-Visby será a aplicada diante de um conhecimento de embarque (BL), de uma *charter-party* BL ou de documento assemelhado, quando sejam emitidos em um Estado contratante, quando o porto de origem pertencer a um desses Estados, e, ainda, quando previsto em cláusula *Paramount*. Por outro lado, a Hamburgo concerne tanto aos conhecimentos de embarque e documentos similares, quanto às cartas-partida, e acrescenta um novo elemento, o do porto de destino. Por fim, o Cogsa é o que apresenta campo de aplicação mais diminuto, apenas em razão dos contratos entre dois Estados signatários, ou quando o transporte provier dos Estados Unidos ou ter esse destino, excluindo a aplicação às cartas-partida.

Quanto ao regime de responsabilidade, apesar de Haia-Visby e Cogsa preverem as mesmas causas de exoneração, a limitação de responsabilidade prevista na última é a menor das três. O sistema de responsabilidade que mais atende aos interesses do embarcador é claramente o de Hamburgo, pois, além de prever apenas uma excludente, fixa a culpa presumida do transportador e conta com um valor de limite mais alto. Há, portanto, grande diferença no tratamento que o tema recebe sob a ótica das três regras, razão pela qual as partes intervenientes, sejam transportadores ou embarcadores, devem se atentar às cláusulas constantes nos conhecimentos de embarque que identifiquem a legislação aplicável- as cláusulas *Paramount*, e também nos demais elementos que indiquem a vinculação do contrato a alguma dessas regras.

O comércio marítimo internacional e aqueles que dele dependem ainda aguardam por uma disciplina internacional que abarque os interesses dos transportadores e dos embarcadores, possibilitando, assim, a uniformização que tanto beneficiaria essa área do comércio.

Também em um esforço de uniformização das regras do comércio marítimo internacional, na mais recente convocação da ONU para o assunto, resultou na elaboração de documento que ficou conhecido como Regras de Rotterdam que visa dar maior atenção sobre as mercadorias e não somente as responsabilidades e direitos de transportadores. Apesar da disposição na sistematização dessas regras, alguns especialistas acreditam que sua ratificação estaria colocando mais normas à disposição para o tipo de comércio, o que traria maior complexidade na regulamentação e nos julgamentos de ações litigiosas.

- [1] V. TAQUELA, 2000, p. 125.
- [2] V. CALABUIG, 1999, p. 304 e 2005, p. 451-452.
- [3] O princípio da autonomia da vontade se consubstancia na liberdade das partes em contratar, de estipular o contrato e seu conteúdo. V. BASSO, 1994, p. 42.
- [4] Idem. Ibidem.
- [5] VIEIRA, 2008, passim.
- [6] V. CALABUIG, 1999, p. 304 e 2005, p. 451-452.
- [7] O princípio da autonomia da vontade se consubstancia na liberdade das partes em contratar, de estipular o contrato e seu conteúdo. V. BASSO, 1994, p. 42.
- [8] V. VENOSA, 2003, p. 484 e MENDONÇA, 1990, p. 158 e CALABUIG, 1999, p. 304-305.
- [9] O Brasil não é signatário de nenhuma destas regras e estipula restrições ao princípio da autonomia da vontade. V. art. 9º. LICC. Na hipótese de incidência da legislação brasileira v. Decreto 116/67, CC, arts. 730 a 766, Súmula 109 STJ (falta de mercadoria independe de vistoria) e 161 STF (cláusula de não indenizar é inoperante). Admissível ainda a aplicabilidade do CDC.
- [10] V. CALABUIG, 2005, p. 451
- [11] Cf. BASSO, 1994, p. 43.
- [12] No contexto internacional, há sistemas jurídicos que reconhecem plenamente a autonomia da vontade das partes na escolha da legislação aplicável, sendo permitido inclusive, a escolha de uma terceira legislação, considerada neutra e apta para julgar seus interesses. Para aprofundamento no tema v. WOLFF, 1958, p. 400-403; ARAUJO, 1997, passim; e HILL, 2003, passim, e CALABUIG, 1999, p. 304 e 2005, p. 451-452.
- [13] V. 575 a 589 do Código Comercial (CCom) e no Decreto 14.473/30 e Decreto 20.454/31.
- [14] Conceitualmente, o “Dépeçage” é a possibilidade de aplicar lei de diferentes Estados a elementos diversos de uma situação jurídica. V. LAGARDE, 1975, p. 659 e ss; POSENATO, 2005, p. 474 e CALABUIG, 1999, p. 315.
- [15] O sistema “common law” nega, em essência, a validade das cláusulas flutuantes.
- [16] V. STJ, AgRg no Agravo de Instrumento nº 459.668-RJ (2002/0076056-3, DJU16.12.2002)
- [17] STF, Súmula 335: “É válida a cláusula de eleição de foro para os processos oriundos de contrato”.
- [18] CF. STJ, AR 133/RS (198900077724)274434.
- [19] V. RT 589/221 e OCTAVIANO MARTINS, 2008, passim.
- [20] V. Art. 337 do CPC que impõe a parte que alegar direito estrangeiro provar-lhe o teor e a vigência. V. ademais o art. 13 a 15 da LICC.
- [21] OCTAVIANO MARTINS, 2008. p. 296
- [22] VIEIRA, 2004. p. 9.
- [23] KOCH, 2008, p. 40.
- [24] United Nations Commission on International Trade Law- UNCITRAL. Hamburg Rules. Disponível em: Acesso em: 15 dez. 2008.
- [25] VIEIRA, Guilherme Bergmann Borges. *Bill of Lading: responsabilidade e riscos, cases e aplicações práticas*. p. 11.
- [26] FIGUEIREDO, 2007, passim.
- [27] Idem.
- [28] CALABUIG, p. 308- 311.
- [29] CALABUIG, Rosário Espinosa. Ob. cit. p. 311.
- [30] KOCH, 2008. p. 36.
- [31] AZEVEDO SANTOS, 1964, p. 242
- [32] CALABUIG, p. 311
- [33] SDRs são direitos especiais de saque do FMI.

1 INTRODUÇÃO

O Direito Marítimo vem reiterando iniciativas a sistematização de regras para o comércio internacional, com vista à uniformização regulatória para o transporte marítimo internacional, principalmente, ao que se refere às responsabilidades do transportador marítimo.

A disposição para a uniformidade das regras se dá pela divergência entre a grande variedade de modalidades contratuais adotadas e a multiplicidade de documentos, bem como a variação de normas convencionadas e de interesses dos atores envolvidos nessa modalidade de comércio. [1]

Apesar das reiteradas e significativas tentativas a uniformização das normas aplicáveis no âmbito dos contratos de transporte marítimo internacional de mercadorias, ainda não foram alcançadas, com metas

de regulamentação material e conflitual dos contratos desse tipo. A falta de uniformidade nas regras submete um mesmo contrato a mais de uma regulamentação de direito material e processual.

Deflagrando a inexistência de regulamentação material e conflitual uniforme concernente aos contratos de transporte marítimo, deve se articular análise combinada e coordenada do direito material e do direito conflitual, de acordo com as técnicas normativas complementarias do DIPr. [2]

Teoricamente um Tribunal ao aceitar uma ação impetrada a partir do princípio da autonomia da vontade irá aplicar uma das Convenções ou legislação estatal referentes às regras de conflitos inerentes aos atores envolvidos e seus contratos de transportes. [3]

A sistematização de regras para esse tipo de transporte comercial teve sua iniciativa, em 1883, nos EUA, com a elaboração e adoção do *Harter Act*, diploma que enunciava nulidade das cláusulas de exoneração referentes a negligências ou faltas do armador ou do capitão da embarcação, ressalta-se que é usada pela primeira vez a expressão *due diligence* – postura do armador ou seu preposto de evitar ou salvar a carga de perda ou avaria. [4]

O referido Ato obteve considerável repercussão juntamente com as demais normas do setor, estimulando a *International Law Association*, em 1921, a promover reunião entre transportadores, embarcadores, seguradoras e banqueiros para discussão de elaboração de documento com intenções regulamentares sobre a responsabilidade no transporte marítimo internacional.

Na Convenção de Bruxelas de 1922, o referido documento fundamentou as Regras de Haia, aprovadas em 25 de agosto de 1924, idealizando o princípio da uniformização das normas de transportes marítimos, consideradas mais modernas que o *Harter Act*, encontrou apoio entre os Estados tradicionalmente afeitos ao comércio marítimo.

Em duas ocasiões as Regras de Haia sofreram mudanças significativas, a primeira por meio do Protocolo Visby, em 1968, e depois em 1979 de acordo com o Protocolo DES, sendo que a convergência destas regras configura, atualmente, as conhecidas Regras Haia-Visby. [5]

No entanto, considera-se essa iniciativa de uniformização benéfica somente para os transportadores, desagradando aos países que se utilizam desse serviço para transporte de suas mercadorias. Tal resultado acaba por motivar a Organização das Nações Unidas (ONU) a convocar conferência para a elaboração de regras mais equânimes, resultando nas Regras de Hamburgo, de 1978. Posteriormente os Estados Unidos editaram uma uniformização, conhecida por COGSA, em muito assemelhada às Regras de Haia. Dessa forma, consideram-se estas três grandes regras para o transporte marítimo internacional, configurando, assim, a pluralidade de normas relativas à responsabilidade no comércio marítimo internacional. Outras significativas iniciativas visando à uniformização das normas aplicáveis ao domínio dos contratos de transporte marítimo internacional de mercadorias foram lançadas, mas ainda não se alcançou a uniformização da regulamentação material e conflitual dos contratos de transporte marítimo, exatamente por ainda existir diversidade de regras convencionadas para o segmento, com textos que regulam o transporte marítimo centrados principalmente no âmbito da responsabilidade do transportador, implicando que, um mesmo contrato possa estar submetido a várias regulamentações de direito material e processual. Configurada a inexistência de regulamentação material e conflitual uniforme atinente aos contratos de

transporte marítimo, deve se articular análise combinada e coordenada do direito material e do direito conflitual, de acordo com as técnicas normativas complementarias do DIPr. [6]

A aplicação de uma ou outra Convenção ou legislação estatal dependerá, em tese, da aceitação do princípio da autonomia da vontade pelo Tribunal onde a ação for impetrada. [7]

Nesse contexto, o presente estudo analisará as principais regras aplicáveis ao tema: Haia-Visby, Hamburgo e Cogsa, demonstrando suas origens, as diferenças, âmbito de aplicação e o regime de responsabilidade adotado. Mesmo apresentando diferenças de temas em seus textos as três Convenções enfatizam suas normas mais voltadas para o transportador, tanto em responsabilidades, quanto em direitos, acarretando em nova e recente convocação da ONU para se discutir e criar normas que visem regular o transporte marítimo voltados para a mercadoria e de quem contrata o serviço de transporte, para uma possível e desejável uniformização para tais contratos marítimos. O resultado desta convenção ficou conhecido como Regras de Rotterdam assinada em setembro de 2009, mas ainda não ratificada pelos países signatários.

2 CONTRATO DE TRANSPORTE MARITIMO INTERNACIONAL

Entende-se por contrato de transporte marítimo internacional de mercadorias, negociação comercial, pela qual um empresário transportador (carrier) se obriga, mediante remuneração (frete), a transportar por via marítima uma certa quantidade de mercadoria que lhe foram entregues pelo embarcador (carrier) de um porto para outro e a entregá-las a um destinatário.

O contrato de transporte marítimo é efetuado entre o transportador (ou condutor “carrier”) e o embarcador (podendo denominar-se expedidor, remetente ou carregador, “shipper”). Consagra, via de regra, na maioria dos ordenamentos jurídicos, um negócio jurídico consensual [8], bilateral, oneroso, típico, de duração, comutativo e não formal.

A mercadoria a ser deslocada de um porto a outro é objeto do contrato de transporte, que se evidencia quando da emissão do conhecimento de embarque marítimo (Bill Of Lading – BL), cuja legislações mais comumente aplicáveis são as Regras de Haia-Visby, Regras de Hamburgo e COGSA. [9]

Nos contratos internacionais, as partes elegem o foro competente e as leis que os regem partindo do princípio da autonomia da vontade, em tese, sob este princípio, as partes contratantes poderão indicar expressamente a lei que será aplicável ao contrato (*lex voluntatis*) e a competência jurisdicional. A liberdade das partes para determinar o direito aplicável aos contratos internacionais se manifesta, essencialmente, através das Cláusulas Paramount (Paramount Clauses) ou das Cláusulas de Eleição de Direito (Cláusulas “Electio Júris” ou Choice of Law Clauses). [10]

Destarte, se admitida à autonomia da vontade, o Tribunal julgará o litígio com supedâneo na norma referenciada no contrato.

Na elaboração de contratos internacionais a vontade das partes é amplamente admitida, todavia, não há absolutismo em sua aplicação e havendo possibilidade de interferência de elementos limitadores, como as leis imperativas e de ordem pública (leis internas) que vigoram no país onde o contrato será executado. [11] Com efeito, em matéria de contratos, infere-se que o princípio da autonomia da vontade não derroga as normas da ordem pública vigente no direito interno dos Estados. Realisticamente, no plano internacional a

autonomia da vontade não é absoluta. Os limites da autonomia da vontade expressa como a vontade tácita dos contratantes, na prática, estão condicionados à imperatividade de normas. [\[12\]](#)

Atualmente, de acordo com as técnicas normativas complementarias do DIPr deve se articular análise combinada e coordenada do direito material e do direito conflitual, quando configurada a inexistência de regulamentação material e conflitual uniforme.

A interpretação final de tal paradoxo enseja analisar, primeiramente, a regulamentação material dos contratos representados pelas Convenções Internacionais existente no âmbito regulador dos mesmos, tanto no âmbito de aplicação espacial como material. Em subseqüência, e somente após a comprovação efetiva de que determinado não se encontra englobado no âmbito de aplicação das Convenções, de natureza material, entra em cena a possível normativa conflitual.

A legislação brasileira não reconhece, expressamente, o princípio da autonomia da vontade das partes nos contratos internacionais e impõe restrições consoante análise subseqüente. Há que se diferenciar, por oportuno, a autonomia da vontade nos contratos marítimos de transporte de mercadoria essencialmente no que tange as cláusulas de legislação aplicável e o foro competente em sede de direito brasileiro especificamente ao contrato de transporte marítimo internacional de mercadorias.

3 LEGISLAÇÃO APLICÁVEL E FORO COMPETENTE INERENTES A AUTONOMIA DA VONTADE

A Cláusula Paramount BL determina a legislação aplicável nos contratos internacionais de transporte marítimo de mercadorias e comumente remete à aplicabilidade de um regime convencional, geralmente à Convenção de Bruxelas para a Unificação de Certas Regras em Matéria de Conhecimento de Embarque (“International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bill of Lading”, conhecidas como Regras de Haya Visby) às Regras de Hamburgo ou à COGSA 1936 (EUA) ou a uma determinada lei estatal. [\[13\]](#)

As cláusulas de eleição de direito estatal são usualmente incluídas no BL, conjuntamente com as cláusulas Paramount e Cláusulas de eleição de foro, remetem à aplicabilidade da lei onde o transportador tem o seu estabelecimento principal. Neste sentido, estipulam as cláusulas Paramount dos modelos de BL’s CONLINEBILL, da BIMCO ou VISCONBILL.

3.1 “Depêçage” e “forum shopping”

Destacam-se ainda algumas variantes de teor da Cláusula Paramount. Há Cláusulas Paramount que designam vários regimes jurídicos para regular distintas partes do contrato, levando a cabo o “depêçage” ou fracionamento do contrato. [\[14\]](#)

São evidenciadas ainda, a inclusão das chamadas “Cláusulas Flutuantes” [\[15\]](#) que acabam por resultar em “Forum Shopping” tanto de jurisdição como de direito aplicável, nas quais se outorga ao

demandante optar entre vários regimes jurídicos ou competências jurisdicionais. Essencialmente, o “Forum Shopping” consiste na estratégia processual adotada por demandantes que buscam julgamento de seus litígios pelo Tribunal que provavelmente proferirá uma decisão mais favorável à sua pretensão. Tal prática também é adotada pela parte demandada, quando esta procura tentar mudar o foro de julgamento para outro que eventualmente adotaria uma posição mais benéfica em relação à sua situação.

O Brasil até pouco tempo era signatário somente das Regras de Hamburgo, que não a ratificou, sendo que atualmente é signatário também das Regras de Rotterdam, propenso a ratificá-la, mas com ressalvas para alterações.

A metodologia que se indica para configuração da legislação aplicável aos contratos internacionais em geral enseja análise combinada e coordenada do direito material e do direito conflitual, de acordo com as técnicas normativas complementarias do Direito Internacional Privado.

A regra do Direito Internacional Privado brasileiro atinente a lei aplicável aos contratos, em geral, evidencia que as obrigações serão qualificadas e regidas pela lei do país em que se constituírem, conforme versa o art. 9º da Lei de Introdução ao Código Civil (LICC - Decreto-lei nº 4.657/42) evidenciando a adoção, pelo ordenamento jurídico brasileiro, das regras “Lex loci executionis” e “locus regi actum”. Assim, em consonância ao comando normativo do art. 9º. da LICC, a lei aplicável aos contratos internacionais será:

- i) nos contratos entre presentes (art. 9o. LICC, caput): lei aplicável aos contratos é a do local de celebração do contrato;
- ii) contratos entre ausentes:, lei aplicável é a de onde residir o proponente (v. parágrafo 2o. do art. 9º. da LICC).

Na falta de escolha da lei ou invalidade desta, valerá a *lex fori*, ou seja, a lei do lugar no qual se desenvolve o processo que determinará a lei aplicável ao contrato.

3.2 Competência Jurisdicional

A competência jurisdicional é determinada pela cláusula de jurisdição ou de eleição de foro.^[16] No direito brasileiro, como regra, a autonomia da vontade é admissível na escolha do foro. Conseqüentemente, a cláusula de eleição de foro vem sendo aceita pela doutrina e considerada, regra geral, válida, consoante a Súmula 335 do STF.^[17] Todavia, destacam-se relevantes entendimentos jurisprudenciais considerando inválidas as cláusulas de eleição de foros estrangeiros em contratos internacionais em razão do disposto no art. 88 CPC.^[18] Ademais, o art. 12 da LICC consagra-se regra vigente normatizando ser competente a autoridade judiciária brasileira, quando for o réu domiciliado no Brasil ou tiver de aqui ser cumprida a obrigação.

Regra geral, tem se consolidado o entendimento no sentido de que a cláusula de eleição de foro tem eficácia plena quando há inteira liberdade de contratar. Destarte, no que concerne aos contratos de transporte cuja evidência e prova decorre do BL, documento eminentemente de adesão, não se tem aceitado a autonomia da vontade relativa à eleição de foro.

As particularidades que angularizam a questão, remetem à situação fática do litígio ser julgado no Brasil em decorrência do art. 12 da LICC c/c art. 88 a 90 do CPC, mesmo na hipótese usual do BL vier a constar cláusula de eleição de foro estrangeiro todavia haja a aplicabilidade das Regras de Haia Visby,

COGSA ou Hamburgo ou um direito estatal estrangeiro, por força do disposto no art. 9º da LICC. [19]

Nesta específica situação, inobstante o processo venha a ser julgado no Brasil e de acordo com o direito processual brasileiro, a legislação estrangeira, ou seja, o direito material estrangeiro será aplicado nas hipóteses de contratos entre presentes celebrados em país estrangeiro, nos termos do caput do art. 9º LICC (e ii) nos contratos entre ausentes, se o ente proponente for estrangeiro. [20]

4 COMPARATIVO ENTRE AS REGRAS DE HAIA-VISBY, REGRAS DE HAMBURGO E COGSA (THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA ACT)

As regras de Haia-Visby têm por fim a disciplina da responsabilidade do armador no contrato de transporte marítimo internacional de mercadorias. [21] Tais regras são o resultado da *International Convention for Unification of Certain Rules related to bill of lading*, Convenção de Bruxelas de 1924, com as alterações dos protocolos Visby (1968), e do Protocolo de Direitos Especiais de Saque (1979).

As Regras de Haia (1924) constituem a primeira tentativa de uniformizar as normas aplicáveis ao transporte marítimo, obtendo o apoio de muitos Estados. Contudo, as posteriores alterações pelos protocolos de 1968 e o de 1979 não foram aceitas pela maioria dos Países, o que implicou no rompimento da uniformidade até então obtida. Dentre os principais países que ratificaram as Regras Haia-Visby estão a Dinamarca, a França, a Inglaterra, o Japão, a Espanha, a Noruega, a Grécia, dentre outros, [22] e, no âmbito do MERCOSUL, temos a Argentina e o Paraguai.

As Regras de Hamburgo foram fruto da tentativa das Nações Unidas de lançar uma nova uniformização ao transporte marítimo internacional, a fim de amenizar situação de privilégio que os transportadores marítimos mantinham sob a égide das Regras Haia-Visby. [23] As Regras de Hamburgo, ou *United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea*, teve seu protocolo firmado em Hamburgo, no ano de 1978, e, entrou em vigor internacional em 1º de novembro de 1992. [24] O Brasil é signatário das Regras de Hamburgo, contudo não a ratificou. Dentre os países que ratificaram podemos citar o México, o Egito, o Chile, a Áustria e diversos países africanos. [25]

O Cogsa, como é conhecido, surgiu da tentativa de produzir um documento que unificasse as regras relativas ao transporte marítimo internacional de mercadorias, que se mostrasse coadunado aos interesses dos armadores e embarcadores norte-americanos. [26] Foi assinado em 1939 nos Estados Unidos da América, sendo apontado como uma “versão norte-americana modificada das Regras de Haia (1924)”.

Apresenta, no entanto, cláusulas questionáveis sob o ponto de vista da segurança jurídica, uma vez que há disposição autorizando o presidente daquele Estado a suspender temporariamente a validade do ato, desde que o declare com antecedência. [27]

O COGSA não teve modificações significativas até os presentes dias, mas nota-se que há interesse em sua atualização, pois já existe um projeto do senado, do ano de 1999, em tramitação, visando a introduzir alterações no que tange ao valor indenizatório, na permissão para as partes contratantes aumentarem ou reduzirem sua responsabilidade civil mediante acordo, e na eliminação do erro de navegação enquanto excludente de responsabilidade do armador.

4.1 Âmbito de Aplicação

As Regras Haia-Visby somente são utilizadas nos casos em que o conhecimento de embarque demonstrar a existência de um contrato de transporte marítimo de mercadorias, e aos *charter party*, ou documento similar, desde que se trate de uma das hipóteses previstas no artigo 10.

As hipóteses previstas no artigo 10, que ensejam a aplicação das Regras, são as seguintes: *a)* o documento deve ser emitido por um Estado contratante da Convenção; *b)* o porto de origem pertença a um Estado contratante; *c)* a aplicabilidade das regras esteja prevista pelas partes por meio da inserção de cláusula *Paramount*.

Inicialmente, as regras de Haia aplicavam-se exclusivamente aos transportes em que o conhecimento de embarque tenha sido emitido em um Estado contratante. Posteriormente, o Protocolo Visby incorporou outros critérios, tais como a localização da carga em um Estado contratante e a previsão voluntária efetuada pelos contratantes nas cláusulas *Paramount*, resultando, assim, nas hipóteses atuais.

De acordo com o artigo 1º, as Regras ainda serão aplicáveis às relações entre o transportador e o embarcador, ou, ainda entre o destinatário ou terceiro portador, apesar das relações entre o fretador, afretador, ou sub-afretador permanecerem reguladas pela carta-partida, documento que comprova o contrato de fretamento. A expressão mercadorias abrangem bens, objetos e artigos de qualquer natureza, não contemplando, porém, animais vivos e cargas no convés.

Diferentemente de Haia-Visby, aplicam-se aos conhecimentos de embarque e similares e também às cartas-partida, quando ficar demonstrado que: *a)* o documento tenha sido emitido por um país signatário das mesmas; *b)* o porto de carga ou descarga previsto se localizar em um dos Estados contratantes; *c)* a aplicação estiver expressamente prevista em uma cláusula *Paramount*.

Há, portanto, a previsão de um novo critério- o porto de destino da mercadoria, demonstrando o âmbito de aplicação mais amplo. O conceito de mercadoria compreende também animais vivos e cargas no convés, e, assim, difere substancialmente de Haia-Visby. No entanto, para que esse transporte seja possível, há necessidade de tal fato ser mencionado no BL, ou documento similar, caso essa situação não seja amparada nos usos e costumes ou por imposição legal.

Em relação ao âmbito espacial, o Cogsa aplicar-se-á a todos os contratos de transporte entre dois Estados signatários, ou, se envolver transporte dos ou para os Estados Unidos.

No que se refere ao âmbito material, somente será aplicado aos *Bill of Ladings* ou documentos equiparados, excluindo-se, portando, as cartas-partida, a não ser que se trata de *charter-party BL* vinculado a um contrato de fretamento.

4.2 A responsabilidade do transportador: linhas gerais

Apesar de todas as Convenções trataram de responsabilidade fundada na culpa, há muitas diferenças, sobretudo em matéria de excludentes, de limitação e do período em que é exigível. As Regras de Haia-Visby, desde a Convenção de Bruxelas (1924), prevêm que o transportador poderá se exonerar da responsabilidade por culpa sempre que provar que os danos à carga se produziram por alguma das causas reguladas pela Convenção, no total de 17.

No caso de não se tratar dessas situações, o transportador, em razão de descumprir seu dever de diligência- pilar da responsabilidade, responderá pelo inadimplemento das obrigações. No entanto, isso vale apenas para a responsabilidade por perdas e danos, pois nada se menciona a respeito da decorrente de atraso na entrega.

Todavia, o transportador não responde de modo ilimitado, mas de acordo com uma quantia fixada legalmente ou conforme declaração de valor feita pelo usuário. As Regras de Visby (1968) incorporou um sistema alternativo de limitação, baseado na unidade ou no peso, o qual for mais favorável. Nota-se, porém, que a disciplina foi modificada pelo Protocolo de 1979, que fixou os Direitos Especiais de Saque (DES) do FMI, e passou para 666,67 SDRs por unidades de conta, ou 2 SDRs por quilograma.[\[28\]](#)

Está regulada apenas a responsabilidade originada a partir do embarque da mercadoria até seu desembarque, princípio conhecido como “*tackle to tackle*”, ou gancho-gancho, não abrangendo as etapas anteriores ou posteriores. Com efeito, a responsabilidade do transportador marítimo é proceder a entregas das mercadorias transportadas no porto de destino e no mesmo estado em que recebeu.

Sob o cerne do dever de diligência razoável (*due diligence*), as Regras trazem as obrigações concernentes ao navio e a carga em seu artigo 3º. Em relação ao navio, cabe ao transportador, antes e da viagem, disponibilizá-lo em condições de navegação, equipá-lo e aprovisioná-lo, para que esteja em bom estado. No que tange à carga, deve ser diligente durante o carregamento, manutenção, estiva e descarga, devendo, após recebê-la, entregar o *Bill of Lading* ao embarcador. No entanto, caso aquela apresente alguma irregularidade, para resguardar-se, deve apor uma ressalva no BL.

As obrigações enumeradas possuem caráter imperativo, ou seja, não são passíveis de afastamento por meio de eventual cláusula de exoneração. Tal idéia vem expressa no artigo 3º, 8, das Regras Haia-Visby, que dispõe ser nula toda convenção que exonere o transportador ou o navio da responsabilidade por perda ou dano de mercadorias causados por negligência, culpa ou omissão dos deveres ou obrigações constantes do artigo 3º, ou atenuar aquelas previsões.

No caso dos interessados na carga verificarem faltas ou avarias aparentes no momento da descarga, devem proceder a uma reclamação formal, a *formal claim*, pois, se assim não fizerem, presume-se que as mercadorias foram entregues da forma descrita no BL. A reclamação será feita por escrito e indicará as faltas, avarias ou quaisquer irregularidades, as possíveis causas e a natureza. O *formal claim*, exceto previsão contratual, deve ser entregue no prazo máximo de 03 dias do recebimento da carga.

Se a reclamação não for entregue, ou na hipótese de ser após o prazo convencional, restará ao destinatário a incumbência de provar que os danos e ou avarias foram produzidos sob a responsabilidade do transportador. Cria-se, portanto, uma situação de inversão do ônus da prova, uma vez que a ausência do *formal claim* mantém a presunção relativa de que as mercadorias foram entregues em bom estado. O interessado terá 01 ano, a contar da entrega das mercadorias, ou data que deveria ser entregue, para ingressar com a respectiva ação.

No sistema de responsabilidade fixado nas Regras de Hamburgo, o transportador responde pelos prejuízos resultantes das perdas, danos e do atraso enquanto os bens estavam sob sua custódia. Essa responsabilidade inicia-se desde o momento em que a mercadoria é entregue ao transportador e perdura até a sua entrega ao destinatário. Assim como ocorre com as relações sob a égide das Regras de Haia-Visby, se o transportador verificar ou suspeitar de inexactidão na carga deverá apor ressalvas no BL, tornando-o sujo,

sob pena das mercadorias serem tidas como em ordem.

A partir do momento em que a carga encontra-se sob sua custódia, será ele o responsável em razão de perdas, danos e atrasos ocorridos, a menos que prove que seus agentes ou empregados adotaram todas as medidas razoáveis para evitar o fato ou as suas conseqüências. Existe, portanto, presunção *jure tantum* de responsabilidade: caberá ao embarcador apenas provar que os danos ocorreram no período em que a carga estava sob a custódia do transportador, enquanto este, para se exonerar, deve provar que adotou todas as medidas razoáveis para evitar o dano.

Há, todavia, duas hipóteses de exceções ao regime da culpa presumida, em que o usuário ou interessado na carga deverá provar a negligência do transportador: quando existir incêndio ou o transporte de animais vivos.^[29] Contudo, em regra, o ônus da prova incumbe ao transportador, e, nesse campo, são menores as possibilidades de isenção. As Regras de Hamburgo, nesse sentido, ampliaram o número de sujeitos responsáveis, pois distinguiu o transportador que assinou o contrato de transporte internacional de mercadorias daquele que efetivamente realizou o transporte- o denominado “transportador efetivo ou substituto”. Com isso, proporcionou ao embarcador ou interessado dirigir-se contra ao transportador efetivo, nos casos em que as perdas ou danos se produziram enquanto os bens estavam sob a sua custódia, porém, manteve o transportador principal (originário) igualmente responsável.

No que tange à responsabilidade por transporte de carga no convés, tema inexistente em Haia-Visby, existem regras específicas. No caso de avarias durante o transporte, caberá ao transportador provar a existência de acordo nesse sentido, o qual, todavia, não pode ser utilizado em face de terceiro de boa fé. Caso tenha sido realizado em desacordo com o contrato, além de responder pelas eventuais avarias, não poderá fazer uso das limitações de responsabilidades previstas na Convenção.

Também está prevista a necessidade do embarcador ou interessado proceder às reclamações formais (*formal claims*) em caso de verificar que as mercadorias apresentam inexactidões aparentes. Essas deverão ser apresentadas, por escrito, no prazo de vinte e quatro horas após a entrega das mesmas, ou, tratando-se de avarias não aparentes, em até quinze dias do recebimento. As reclamações por atraso poderão ser realizadas em até sessenta dias contados da data que deveria ter sido entregue. Se assim não for feito, presume-se que as mercadorias foram entregadas em ordem e no prazo.

Em contrapartida, se as avarias decorrerem de manipulação do carregador, o transportador deverá avisar, por escrito, ao embarcador, e mencionar os detalhes da avaria (natureza e perdas), pois, em caso contrário, haverá presunção de que os danos não se deram por culpa do embarcador.

Nesse aspecto, o Cogsa adota as mesmas disposições das Regras de Haia de 1924. Dessa forma, a mercadoria passa a ser de responsabilidade do transportador a partir do momento em que é entregue ao armador no porto, até o momento que é entregue de volta ao interessado no porto de destino.

Incumbe ao transportador manter a embarcação em estado de navegabilidade, assim como também equipada com suprimentos ou outros materiais que se fizerem necessários. É também sua obrigação reparar e deixar em bom estado os porões, os frigoríficos e todas as outras partes do navio em que as mercadorias são carregadas.

4.3 As causas de exoneração da responsabilidade do transportador

As Regras consolidam 17 causas de exoneração. Em síntese, o transportador ou o navio não serão responsáveis por perda ou avaria resultante do estado de navegabilidade, a menos que seja imputável à falta de diligência em manter navio em estado de navegabilidade e convenientemente tripulado, equipado e aprovisionando.

A in navegabilidade ou *unseaworthiness* excluirá a responsabilidade, desde que o transportador seja diligente e a embarcação esteja em condições de navegabilidade, [30] cabendo a ele, ou a quem alegue, comprovar a *due diligence*. Ademais, o artigo 4º ainda estabelece que o transportador é isento de responsabilidade por falta ou avaria causada ou resultante de:

- I) Erro de navegação ou gerenciamento do navio, ou seja, faltas náuticas, por ato do capitão, marinheiros ou práticos;
- II) incêndio, a menos que seja causado por feito ou falta do transportador;
- III) perigos, riscos ou acidentes do mar e outras águas navegáveis;
- IV) Atos de Deus (*acts of god*), que configuram os caos fortuitos ou de força maior, de efeitos imprevisíveis;
- V) Atos de Guerra (*acts of war*), que também são fortuitos e imprevisíveis;
- VI) Atos de Inimigos Públicos (*act of public enemies*), que constituem atos de violência cometidos à margem da sociedade;
- VII) Arresto ou restrição de príncipes, autoridades ou povo, ou penhora judicial (*arresto or restraint of princes, rules of people, or seizure under legal process*);
- VIII) Restrições de quarentena (*quarantine restrictions*), sendo essas imprevisíveis;
- IX) Ato ou omissão do embarcador ou donos das mercadorias, seu agente ou representante, insuficiência de embalagens ou de marcas;
- X) Greves ou *lock-outs*, paradas ou restrições do trabalho por qualquer causa, quer parcial quer geral;
- XI) Revoltas e comições populares fortuitos (*riots and civil commotions*);
- XII) Salvamento de vidas no mar, inclusive na hipótese de desvio de rota razoável;
- XIII) Diminuição em volume ou peso ou outra qualquer perda ou avaria resultante de vício oculto, natureza especial ou vício próprio da mercadoria;
- XIV) Insuficiência de embalagem;
- XV) Insuficiência ou imperfeição de marcas;
- XVI) Vícios ocultos não descobertos por diligência razoável;
- XVII) 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.

Algumas hipóteses de exoneração têm, no entanto, características peculiares. A falta náutica a que se refere o primeiro item é a ligada à segurança da navegação e ao risco marítimo, ou seja, a ato ou omissão que venha a “comprometer” a segurança, [31] incluindo, assim, a escolha de rotas ou as manobras do navio. Distancia-se, pois, das faltas comerciais, que constituem atividades voltadas a “fiscalização do embarque, arrumação e desembarque da mercadoria” no porto. Nas palavras de CAMINHA GOMES (1978, p.362) “os erros de navegação e de administração são as chamadas culpas náuticas do capitão”, ou seja, atos relativos à navegação e manobra do navio, que afetem tanto ao navio como a terceiros.

Por outro lado, a falta na administração do navio vem a ser aquela decorrente de uma operação que interesse primeiramente ao navio, e não à proteção ou conservação da carga. Nesse sentido, a “má estivagem” não tem sido aceita como única causa de exoneração do transportador, por ser considerada negligência. A exoneração prevista no item XVI, por sua vez, trata dos vícios ocultos da própria embarcação, pois em se tratando de vício na mercadoria estaremos diante daquela descrita no item IX (atos imputáveis ao embarcador).

A expressão “atos de Deus” é originada do Direito anglo-saxão, e compreende “um acidente originário direta e exclusivamente de causas naturais, sem nenhuma intervenção humana”, que a previsão razoável não poderia evitar. Assemelha-se à exceção “perigos do mar e outras águas navegáveis”, diferenciando-se em virtude da intervenção humana no acidente, presente na última hipótese.

O transportador também pode se exonerar imputando as faltas ao embarcador ou de quem o represente. Como tais são considerados os atos ou omissões deles, que resultem em: insuficiência de embalagem; imperfeição de marcas; descrição falsa ou errônea de conteúdo- que pode ensejar o mau acondicionamento das mesmas; vícios ocultos e os próprios; e demora na entrega de documentação.

As Regras de Hamburgo restringem a possibilidade do transportador se beneficiar de uma excludente de responsabilidade, prevendo somente uma hipótese: a exoneração em relação às avarias provenientes de ações e medidas intentadas para salvar vidas humanas ou bens em alto mar. Diferentemente de Haia-Visby, Hamburgo faz menção a essa única excludente, prevendo, ainda, o regime de culpa presumida, que somente será afastada se provar que ele, seus empregados ou prepostos, tomaram as medidas necessárias para evitar o ocorrido ou suas conseqüências.

Cogsa também prevê as mesmas dezessete causas de isenção de responsabilidade previstas pelas Regras de Haia-Visby, e, ainda, a hipótese genérica que engloba qualquer causa não proveniente de fato ou culpa do armador, seus agentes ou funcionários. Nesses casos, o ônus da prova da prova incumbe a quem invocar a isenção.

4.4 Limites à responsabilidade do transportador

O Protocolo Visby foi o responsável por incorporar um sistema alternativo de responsabilidade, baseado na limitação por volume (conteúdo) ou por peso, adotando-se o mais favorável, e, [\[32\]](#) com a modificação feita pelo Protocolo DES (1979), a limitação passou a ser de 666,67 SDRs [\[33\]](#) por volume ou 2 SDRs por quilograma de peso bruto.

Pelas Regras de Hamburgo, os limites de responsabilidade foram fixados em 835 SDRs (direitos especiais de saque) por unidades de conta ou 2,5 por quilograma, o que for maior. Reconhecendo, também, a limitação por atraso no equivalente a 2,5 vezes o valor do frete. Esse direito será, porém, afastado na hipótese das avarias ou atrasos resultarem de ato ou omissão de praticados conscientemente a fim de causar prejuízo.

A indenização é limitada a US\$ 500 por volume ou aproximadamente 346 SDRs. Na hipótese de atrasos na entrega é ilimitada, e, por acordo entre as partes, outro limite pode ser fixado, desde que não inferior ao mencionado. Todavia, o transportador nunca será responsabilizado por valor acima do dano que

foi suportado.

4.5 A responsabilidade do embarcador

O artigo 3º atribui ao embarcador importantes deveres, dentre esses figuram o de informar de maneira correta, de modo a evitar interferências no transporte, as marcas, o número, a quantidade e o peso das mercadorias. Se assim não fizer, poderá indenizar o transportador por todas as perdas e danos decorrentes de sua falha ou omissão.

Caso se trate de mercadoria inflamável, explosiva ou perigosa, que não seria transportada caso se soubesse das características, o transportador poderá desembarcá-las em qualquer lugar ou ainda mandar destruir, sem necessidade de indenizar o embarcador, que responderá por todos os danos provenientes ou resultantes do embarque, direta ou indiretamente. Ainda, quando derivadas de ato, culpa ou negligência sua, de seus agentes ou empregados, responderá pelos danos que a mercadoria causar ao transportador ou a terceiros.

Apesar de mais favorável à figura dos embarcadores e interessados na carga, as Regras de Hamburgo lhes impõem uma série de obrigações e hipóteses de responsabilização. O artigo 12 estabelece que, em regra, os embarcadores não serão responsáveis pelos danos sofridos a carga durante seu transporte, no entanto, assevera que o quadro não será esse caso os prejuízos sejam o resultado de falta ou negligência sua ou de seus prepostos.

Tratam, ainda, da obrigação de especificar corretamente a mercadoria, descrevendo peso, natureza e marca, sob pena de indenizar o transportador por todas as perdas e danos resultantes da inexatidão ou omissão. Em relação às mercadorias perigosas, há a possibilidade do transportador desembarcá-las ou destruí-las.

5 A CONVENÇÃO DE ROTTERDAM

Este capítulo discorre sobre as principais características das Regras de Roterdã (*The Rotterdam Rules* – RR), assinada, mas ainda não ratificada pelo Brasil, que propõe regulamentar estratégias sobre transportes marítimos do comércio internacional. A convenção tem a prerrogativa de descreve os direitos e obrigações de todos os atores envolvidos no transporte de mercadorias por via marítima e pretende esclarecer o grau de responsabilidade por perdas e danos; o tratado foi adotado pela Assembléia Geral da ONU em dezembro de 2008, sendo revisado e apresentado em 2009 em nova reunião da ONU para assinatura do novo tratado, em setembro do mesmo ano em Rotterdam, na Holanda.

O tratado visa estabelecer conjunto de leis mais adequadas à contemporaneidade para uniformizar regras sobre transportes marítimos.

Entre seus direitos e obrigações apresenta o grau de responsabilidades inerentes aos transportes de mercadorias por vias marítimas e esclarece situações que envolvam as responsabilidades por perdas e danos. Também traz algumas especificidades sobre o transporte de contêineres.

Algumas inovações são atribuídas para cobertura de transporte de bens eletrônicos e regulamenta transações para transporte combinado por mar e terra.

As Nações Unidas tomaram esta iniciativa por terem indicativos sobre valores de mercadorias transportadas por via marítima num montante de US\$ 8 bilhões em 2007, representando cerca de 80% do comércio mundial.

As Regras de Rotterdam são consideradas um avanço, tendo a pretensão de inverter a maioria das normas que hoje regem o setor que prevalece a defesa dos direitos dos transportadores que acabam por impedir a oportunidade de competição internacional do setor do comércio marítimo, deixando os países embarcadores (*shipper countries*) em desvantagens que necessitam buscar legislação que os protejam para assegurar seus direitos e interesses.

Observa-se que as outras três Convenções internacionais supramencionadas objetivam uniformizar as regras relacionadas às responsabilidades do transportador, sempre elaboradas e apresentadas separadamente. Sendo que, as de Haia e de Haia-Visby, consideram excludente no que diz respeito a responsabilidade do transportador sobre a culpa náutica e o incêndio, resultante de compromisso comercial entre transportadores e interessados nas cargas; já as Regras de Hamburgo decorrem de acordo político entre países transportadores.

Diferente as regras mencionadas, as Regras de Rotterdam além de apresentar emendas às de Haia-Visby, objetiva representar o interesse das cargas, relatada de forma clara de acordo com as necessidades de um comércio moderno e globalizado.

Ainda há muitas dúvidas quanto à normalização das regras, nesse quadro normativo, espera-se da ANTAQ (Agencia Nacional de Transportes Aquaviários) convocação de audiência pública com todo o setor, abrindo discussão para qual direção seguir em relação às Regras de Rotterdam e sua ratificação, salientando que as mesmas não admitem reservas (ver art. 90). Para que isso aconteça em nosso país, o procedimento a ser seguido implica no referendo da convenção pelo Congresso Nacional (art. 49, I, da CF/88) por meio de decreto legislativo e a ratificação pelo Presidente da República (art. 84, VIII, da CF/88).

A corrente contraria a Convenção de Rotterdam considera uma opção perigosa por criar mais uma convenção entre as dez já existentes tornando mais complexa as resoluções e cláusulas contratuais para o transporte marítimo internacional, trazendo maior prejuízo para os países exportadores que necessitam do transporte marítimo, caso do Brasil.

Sugere Tetley, que as partes não deixem de assinar ou ratificar as RR, mas recomenda que as mesmas devam retornar ao Grupo de Trabalho da UNCITRAL (Comissão das Nações Unidas para o Direito Comercial Internacional) para sua revisão a fim de se transformar as regras numa convenção multimodal que leve em consideração a *United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods*.

Especialistas brasileiros do setor definem como necessário que a ANTAQ discuta o texto a ser revisado a fim de que expresse os interesses dos países que não possuem frota mercante e/ou política de Marinha Mercante, como o Brasil, assegurando um transporte mais seguro e justo das suas mercadorias pela via marítima, pois consideram que as referidas regras devem sofrer ajustes. Um debate interno sobre a necessidade de uma política de Estado (longo prazo) para a criação e desenvolvimento de uma Marinha Mercante com normas claras já estabelecidas, essencial para a independência e auto-suficiência do setor.

Todo esse conjunto de regras da Convenção de Rotterdam teve início em sessão da UNCITRAL em 1996 solicitando a CMI (Comitê Mercantil Internacional) e outras organizações que recolhessem dados sobre as atuais práticas e legislação na área de transportes internacionais de mercadorias por via marítima,

visando a criação de regras uniformes para o setor. A UNCITRAL menciona que as leis nacionais e convenções internacionais acabam deixando lacunas importantes relativas a questões como: “do funcionamento do conhecimento de embarque e porte de mar; a relação dos documentos de transporte para os direitos e obrigações entre o vendedor e o comprador das mercadorias; e à situação jurídica das entidades que o financiamento concedido a uma das partes no contrato de transporte”.

Com isso o CMI criou um Grupo de Trabalho Internacional sobre questões dos transportes, em maio 1998, presidido por Stuart Beare, preparando um questionário sobre os temas supracitados com dezesseis países participantes de Associações de Direito Marítimo filiadas ao CMI para responderem aos questionamentos. A partir das respostas o Grupo fez análise e identificou os principais temas de discussões para a primeira reunião do Sub-Comitê Internacional (ISC) criado em novembro de 1999, para se chegar a temas relevantes e de consenso.

O Grupo de Trabalho analisou o projeto de convenção sobre a base do texto contido no WP 101 e resolvidas as questões que ficaram em aberto a partir da vigésima sessão.

De acordo com uma proposta da Holanda contidas A/CN.9/WG. III / WP 102, foi decidido incluir "veículos rodoviários e ferroviários de carga" nos artigos 26 (carga de convés), 28 (entrega para transporte) e 62 (3) (limitação do pacote). Também foi acordado, como proposto pela Itália, Coreia e na Holanda em A/CN.9/WP.III/WP 103, para excluir todas as referências a "expedidor". A fim de obter um consenso mais amplo, uma série de delegações propuseram uma revisão do texto do artigo 83, que esclarece o texto em WP 101. O texto revisto foi aprovado, mas o Grupo de Trabalho não concordou em alterar a definição de "Contrato de volume" em (2) do artigo 1.

Os montantes de prescrição nos (1) artigo 62 foram finalmente acordados em 875 DSE por pacote e 3 SDR por quilo. Também foi acordado que os artigos 62 (2) e 99 serão eliminados e que nenhuma disposição a ser incluído na declaração (1) artigo 27 (artigo 26 (1) em WP 81).

Foi acordado que o artigo 49 artigo fosse suprimido (48 em WP 81), e que o artigo 85 (sobre outras convenções), que a Secretaria preparasse texto após a vigésima sessão, que para ser aprovado seria necessária vinte ou mais ratificações para que a Convenção entrasse em vigor.

Ao término da sessão do Grupo de Trabalho com a conclusão do texto aprovado como Projeto de Convenção constantes do anexo ao relatório da sessão (A/CN.9/645) com o título "Projeto de convenção sobre os contratos de transporte internacional de mercadorias total ou parcialmente, por via marítima.

Alguns países que concordam com as Regras de Rotterdam e se dispõem a ratificá-las são: Brasil, Índia, Rússia, Coreia do Sul, Argentina entre outros.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Muito embora se desejasse a adoção de uma disciplina normativa uniforme, que contasse com a adesão de todos- ou ao menos da maior parte- dos Estados, atualmente se constata uma fragmentação de normas. As Regras de Haia-Visby contam, porém, com o maior número de contratantes, incluindo os países de maior relevância no comércio marítimo, sobressaindo-se à Hamburgo. O Cogsa, além de dizer respeito às relações contratuais dos Estados Unidos, foi ratificado por alguns países africanos e asiáticos, mas sua aplicação também se mostra restrita.

As principais diferenças residem na forma utilizada para a responsabilização do transportador, apesar do fundamento ser o mesmo: a culpa. Enquanto Haia-Visby traz dezessete causas de exclusão da responsabilidade do transportador, Hamburgo fixa a premissa de um sistema de culpa presumida em virtude de danos, perdas ou atrasos ocorridos na entrega da carga. Além disso, prevê apenas uma causa de exclusão de responsabilidade, o que a torna pouco atraente aos “países transportadores.”

Ademais, o âmbito de aplicação também se mostra diverso. Haia-Visby será a aplicada diante de um conhecimento de embarque (BL), de uma *charter-party* BL ou de documento assemelhado, quando sejam emitidos em um Estado contratante, quando o porto de origem pertencer a um desses Estados, e, ainda, quando previsto em cláusula *Paramount*. Por outro lado, a Hamburgo concerne tanto aos conhecimentos de embarque e documentos similares, quanto às cartas-partida, e acrescenta um novo elemento, o do porto de destino. Por fim, o Cogsa é o que apresenta campo de aplicação mais diminuto, apenas em razão dos contratos entre dois Estados signatários, ou quando o transporte provier dos Estados Unidos ou ter esse destino, excluindo a aplicação às cartas-partida.

Quanto ao regime de responsabilidade, apesar de Haia-Visby e Cogsa preverem as mesmas causas de exoneração, a limitação de responsabilidade prevista na última é a menor das três. O sistema de responsabilidade que mais atende aos interesses do embarcador é claramente o de Hamburgo, pois, além de prever apenas uma excludente, fixa a culpa presumida do transportador e conta com um valor de limite mais alto. Há, portanto, grande diferença no tratamento que o tema recebe sob a ótica das três regras, razão pela qual as partes intervenientes, sejam transportadores ou embarcadores, devem se atentar às cláusulas constantes nos conhecimentos de embarque que identifiquem a legislação aplicável- as cláusulas *Paramount*, e também nos demais elementos que indiquem a vinculação do contrato a alguma dessas regras.

O comércio marítimo internacional e aqueles que dele dependem ainda aguardam por uma disciplina internacional que abarque os interesses dos transportadores e dos embarcadores, possibilitando, assim, a uniformização que tanto beneficiaria essa área do comércio.

Também em um esforço de uniformização das regras do comércio marítimo internacional, na mais recente convocação da ONU para o assunto, resultou na elaboração de documento que ficou conhecido como Regras de Rotterdam que visa dar maior atenção sobre as mercadorias e não somente as responsabilidades e direitos de transportadores. Apesar da disposição na sistematização dessas regras, alguns especialistas acreditam que sua ratificação estaria colocando mais normas à disposição para o tipo de comércio, o que traria maior complexidade na regulamentação e nos julgamentos de ações litigiosas.

[1] V. TAQUELA, 2000, p. 125.

[2] V. CALABUIG, 1999, p. 304 e 2005, p. 451-452.

[3] O princípio da autonomia da vontade se consubstancia na liberdade das partes em contratar, de estipular o contrato e seu conteúdo. V. BASSO, 1994, p. 42.

[4] Idem. Ibidem.

[5] VIEIRA, 2008, passim.

[6] V. CALABUIG, 1999, p. 304 e 2005, p. 451-452.

[7] O princípio da autonomia da vontade se consubstancia na liberdade das partes em contratar, de estipular o contrato e seu conteúdo. V. BASSO, 1994, p. 42.

[8] V. VENOSA, 2003, p. 484 e MENDONÇA, 1990, p. 158 e CALABUIG, 1999, p. 304-305.

[9] O Brasil não é signatário de nenhuma destas regras e estipula restrições ao princípio da autonomia da vontade. V. art. 9º. LICC.

Na hipótese de incidência da legislação brasileira v. Decreto 116/67, CC, arts. 730 a 766, Súmula 109 STJ (falta de mercadoria independe de vistoria) e 161 STF (cláusula de não indenizar é inoperante). Admissível ainda a aplicabilidade do CDC.

[10] V. CALABUIG, 2005, p. 451

[11] Cf. BASSO, 1994, p. 43.

[12] No contexto internacional, há sistemas jurídicos que reconhecem plenamente a autonomia da vontade das partes na escolha da legislação aplicável, sendo permitido inclusive, a escolha de uma terceira legislação, considerada neutra e apta para julgar seus interesses. Para aprofundamento no tema v. WOLFF, 1958, p. 400-403; ARAUJO, 1997, passim; e HILL, 2003, passim, e CALABUIG, 1999, p. 304 e 2005, p. 451-452.

[13] V. 575 a 589 do Código Comercial (CCom) e no Decreto 14.473/30 e Decreto 20.454/31.

[14] Conceitualmente, o “Dépeçage” é a possibilidade de aplicar lei de diferentes Estados a elementos diversos de uma situação jurídica. V. LAGARDE, 1975, p. 659 e ss; POSENATO, 2005, p. 474 e CALABUIG, 1999, p. 315.

[15] O sistema “common law” nega, em essência, a validade das cláusulas flutuantes.

[16] V. STJ, AgRg no Agravo de Instrumento nº 459.668-RJ (2002/0076056-3, DJU16.12.2002)

[17] STF, Súmula 335: “É válida a cláusula de eleição de foro para os processos oriundos de contrato”.

[18] CF. STJ, AR 133/RS (198900077724)274434.

[19] V. RT 589/221 e OCTAVIANO MARTINS, 2008, passim.

[20] V. Art. 337 do CPC que impõe a parte que alegar direito estrangeiro provar-lhe o teor e a vigência. V. ademais o art. 13 a 15 da LICC.

[21] OCTAVIANO MARTINS, 2008. p. 296

[22] VIEIRA, 2004. p. 9.

[23] KOCH, 2008, p. 40.

[24] United Nations Commission on International Trade Law- UNCITRAL. Hamburg Rules. Disponível em: Acesso em: 15 dez. 2008.

[25] VIEIRA, Guilherme Bergmann Borges. *Bill of Lading: responsabilidade e riscos, cases e aplicações práticas*. p. 11.

[26] FIGUEIREDO, 2007, passim.

[27] Idem.

[28] CALABUIG, p. 308- 311.

[29] CALABUIG, Rosário Espinosa. Ob. cit. p. 311.

[30] KOCH, 2008. p. 36.

[31] AZEVEDO SANTOS, 1964, p. 242

[32] CALABUIG, p. 311

[33] SDRs são direitos especiais de saque do FMI.