

UNIVERSIDADE PRESBITERIANA MACKENZIE
LEONARDO MESQUITA ZAMPOLLI

TRANSPORTADOR MARÍTIMO DE CARGA:
Responsabilidade Sob a Ótica do Direito Brasileiro

SÃO PAULO
2020

LEONARDO MESQUITA ZAMPOLLI

TRANSPORTADOR MARÍTIMO DE CARGA:
Responsabilidade Sob a Ótica do Direito Brasileiro

Trabalho de Graduação Interdisciplinar apresentado como requisito para obtenção do título de Bacharel no Curso de Direito da Universidade Presbiteriana Mackenzie.

ORIENTADORA: Profa. Ms. Maria Cecília Ladeira de Almeida

SÃO PAULO

2020

LEONARDO MESQUITA ZAMPOLLI

TRANSPORTADOR MARÍTIMO DE CARGA:
Responsabilidade Sob a Ótica do Direito Brasileiro

Trabalho de Graduação Interdisciplinar apresentado
como requisito para obtenção do título de Bacharel no
Curso de Direito da Universidade Presbiteriana
Mackenzie.

Aprovado em ____/____/____

BANCA EXAMINADORA

Profa. Ms. Maria Cecília Ladeira de Almeida
Universidade Presbiteriana Mackenzie

Examinador(a)
Instituição

Examinador(a)
Instituição

TRANSPORTADOR MARÍTIMO DE CARGA: RESPONSABILIDADE SOB A ÓTICA DO DIREITO BRASILEIRO

ZAMPOLLI, Leonardo Mesquita¹
ALMEIDA, Maria Cecília Ladeira de²

Resumo

A responsabilidade civil do transportador marítimo sob a ótica do Direito brasileiro é o principal objeto de estudo deste trabalho. A escolha do tema foi influenciada pela grande importância que apresenta e devido ao crescimento de posições doutrinárias divergentes. Além disso, em decorrência do aumento das exportações brasileiras, a matéria é cada vez mais posta *sub judice* pelos tribunais nacionais. Trata-se de um estudo doutrinário sob os principais posicionamentos quanto a responsabilidade civil do transportador marítimo. No primeiro capítulo é feita a introdução sobre o tema, demonstrando a importância do transporte marítimo para a economia mundial e os objetivos do presente artigo. O segundo capítulo apresenta uma contextualização da matéria, expondo um panorama histórico, os conceitos e fontes do direito marítimo. O terceiro capítulo transmite noções gerais sobre responsabilidade civil. O último capítulo aborda a figura do armador, delimita o conhecimento de embarque e aborda os divergentes entendimentos doutrinários sobre a responsabilidade civil do transportador marítimo. Por fim, conclui-se que o entendimento majoritário indica a responsabilidade do transportador marítimo como objetiva, excetuadas as causas excludentes, mas o crescimento de posições contrárias e o dinamismo de evolução do transporte gera maior necessidade de reflexão sobre o tema.

Palavras chaves: Direito Marítimo; Responsabilidade Civil; Transporte Marítimo; Transporte de Carga.

Abstract

The civil liability of the shipping carrier under the perspective of Brazilian law is the main object of study of this article. The choice of the theme was influenced by the great importance it presents and due to the growth of divergent doctrinal positions. In addition, as a result of the increase in Brazilian exports, the matter is increasingly brought to judgement at the national courts. This is a doctrinal study under the main positions regarding the civil liability of the sea carrier. The first chapter introduces the topic, demonstrating the importance of maritime transport for the world economy and the objectives of this article. The following chapter presents a contextualization of the matter, exposing a historical panorama, the concepts and sources of maritime law. The third chapter conveys general notions about civil liability. The last chapter addresses the figure of the vessel operator, delimits the bill of lading and addresses the divergent doctrinal understandings on the civil liability of the sea carrier. Finally, it is concluded that the majority understanding indicates the responsibility of the shipping carrier as objective, except for the exclusionary causes, but the growth of opposing positions and the dynamism of the evolution of transportation creates a greater need for reflection on the theme.

¹ Leonardo Mesquita Zampolli, estudante de direito da Universidade Presbiteriana Mackenzie. Trainee no escritório Kincaid I Mendes Vianna Advogados Associados. E-mail: leonardozampolli@gmail.com

² Profa. Ms Maria Cecília Ladeira de Almeida, mestre em Direito pela USP. Professora de Direito Civil, Agrário e Ambiental da Universidade Presbiteriana Mackenzie. E-mail: mariacecilia.almeida@mackenzie.br

Key words: Maritime Law; Civil Liability; Maritime Transport; Cargo Transport

Sumário: 1. Introdução. 2. Contextualização do Direito Marítimo. 2.1. Breve Histórico do Direito Marítimo. 2.2. Conceito e abrangência. 2.3. Fontes e Fundamentos atuais do Direito Marítimo no Brasil. 3. Noções gerais acerca da Responsabilidade Civil. 3.1. Conceito de Responsabilidade e Breve Histórico. 3.2. Elementos da Responsabilidade Civil ou Pressupostos do Dever de Indenizar. 3.3. Espécies de Responsabilidade Civil. 3.3.1. Responsabilidade Contratual e Responsabilidade Extracontratual. 3.3.2. Responsabilidade Subjetiva e Responsabilidade Objetiva. 4. Da Responsabilidade Civil do Transportador Marítimo no Transporte de Carga. 4.1. Do Armador. 4.2 Do Contrato de Transporte. 4.2 Da Responsabilidade Civil do Transportador: Entendimento Doutrinário. 5. Considerações Finais. 6. Referências Bibliográficas.

1. Introdução

Todas as pessoas no mundo se beneficiam desse transporte, mas poucas percebem isso. O transporte marítimo de carga possui um papel fundamental na economia mundial, transportando 10,7 bilhões de toneladas em 2018³, sendo atividade transfronteiriça por sua própria natureza, conectando países e continentes.

Estima-se que mais de noventa por cento de tudo que consumimos é transportado por via marítima⁴. Esta modalidade se mostra ainda mais relevante o Brasil, um país tipicamente exportador e que possui um estrondoso litoral com 7.491 quilômetros de extensão⁵.

Dessa forma, necessária a discussão sobre a responsabilidade envolvida nesse tipo de transporte, sua história, seus conceitos e suas intensas divergências.

A questão alvo desse estudo será a delimitação da responsabilidade civil do transportador marítimo no transporte de carga em relação ao direito brasileiro. Esse problema, que possui forte conotação hermenêutica, advém das diferentes interpretações jurídicas acerca do tema.

O presente estudo tem por objetivo analisar os principais posicionamentos doutrinários acerca da delimitação da responsabilidade civil no transporte de carga sob a ótica do direito brasileiro, elucidando o início e a importância do transporte marítimo, bem como esclarecendo conceitos sobre responsabilidade civil.

³ **REVIEW OF MARITIME TRANSPORT.** United States of America: Intergovernmental Support Service of Unctad, v. 1, 2018. Anual.

⁴ GREEN, Jessica F.. Why do we need new rules on shipping emissions? Well, 90 percent of global trade depends on ships. **The Washington Post.** Washington, 17 abr. 18. Disponível em: <https://www.washingtonpost.com/news/monkey-cage/wp/2018/04/17/why-do-we-need-new-rules-on-shipping-emissions-well-90-of-global-trade-depends-on-ships/>. Acesso em: 10 jun. 2020.

⁵ UNITED STATES OF AMERICA. CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY. **The World Factbook:** coastline. Washington: Cia, 2020. Disponível em: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/fields/282.html>. Acesso em: 10 jun. 2020.

2. Contextualização do Direito Marítimo

2.1. Breve Histórico do Direito Marítimo

O mar, desde os primórdios, é alvo de grande interesse da humanidade, pois, a partir dele os povos ancestrais alcançaram suas maiores vitórias, seja pela conquista de novos e desconhecidos territórios, seja pelo rentável comércio marítimo de mercadorias entre localidades que antes eram consideradas intangíveis.

As viagens, denominadas como aventuras marítimas, resultaram em uma das maiores transformações históricas. Os povos, atraídos pelo fascínio do mar, deram início ao processo de globalização.

De acordo com Godofredo Mendes Vianna⁶, os primeiros empreendimentos relacionados à navegação eram regidos pelos usos e costumes, consolidados pelos povos com mais experiência no ramo. Como decorrer do tempo e intensificação da atividade comercial, principalmente em razão da evolução tecnológica, que reduzia continuamente os riscos e perigos dos empreendedores, mostrou-se visível a necessidade da criação de normas reguladoras das atividades.

Narra Gibertoni⁷ que existem normas sobre construção naval, responsabilidade do fretador, abalroamento e indenização pelo causador de danos no Código de Hamurabi, escrito aproximadamente em 1772 a.C.

O Código de Manu (XIII séc. a.C) é outro exemplo de norma positivada referente ao Direito Marítimo, contendo normas sobre câmbio marítimo.⁸ Também vale citar as Leis de Rodes, as quais já abordavam questões relacionadas à naufrágios, espécies de fretamento, dentre outras.

A idade média foi um período de intensa estruturação das normas de Direito Marítimo, como demonstra Carla Gibertoni.

Na Idade Média, o comércio marítimo teve o seu maior desenvolvimento, o que acarretou no surgimento de diversas coletâneas de direito marítimo de origem consuetudinária, principalmente nas cidades italianas. A exemplo disso encontramos as cidades de Pisa, Gênova e Veneza e, sobretudo, a cidade de Amalfi, situada no Golfo de Salerno, ao sul do Golfo de Nápoles, talvez a primeira cidade da Idade Média a desenvolver um intenso e largo comércio marítimo e a elaborar um “direito

⁶ VIANNA, 2018, p.4

⁷ GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria do Direito Marítimo**. Rio de Janeiro: Renovar, 1998. 7 p.

⁸ O câmbio marítimo é uma espécie de contrato de empréstimo de dinheiro ou valores sob garantia de um navio, sua carga, fretes ou pertences, subordinado ou não ao perecimento do navio; dinheiro a risco.

marítimo”, como acentuaram Marx e Engels.⁹

Avançando ao século XIX, quase todos os países da Europa possuíam seus Códigos Comerciais, contendo capítulos próprios sobre Direito Marítimo.

Com o advento do tempo e da tecnologia, notou-se que a regulamentação interna de cada país passou a ser insuficiente para tutelar e evitar conflitos marítimos, gerando a necessidade por uniformização de regras.

Atualmente o Direito Marítimo conta com um vasto regramento legislativo internacional, baseado em convencões e organizações.

2.2. Conceito e Abrangência

Em sentido amplo, o Direito Marítimo pode ser entendido como o complexo de regras jurídicas que regulam o comércio marítimo e a navegação pelo mar.

Para MARTINS (2008, p.3), o Direito Marítimo consagra-se no comércio marítimo que se desenvolve em torno do tráfego e do tráfico marítimos. Neste caso, importante ressaltar que a expressão “tráfico marítimo” se refere à atividade empresarial da navegação.¹⁰

Para Roosevelt Baldomir Sosa:

Conjunto de normas que regulam a navegação, o comércio marítimo e os contratos de transportes de mercadorias, e pessoas, por via marítima, fluvial e lacustre, os direitos, deveres e obrigações do armador, dos capitães e demais interessados nos serviços de navegação privada, bem como a situação jurídica dos navios a seus serviços.¹¹

Importante notar que o direito marítimo é mais amplo que o direito de navegação, que se limita apenas à regulamentação do tráfego, enquanto o direito marítimo também dispõe sobre o transporte de coisas e pessoas pelo mar.

Por fim, essencial delimitar que o direito marítimo converge com diversas outras áreas do direito, por meio das relações trabalhistas dos tripulantes e agentes portuários, assim como do direito administrativo, através da utilização dos portos e aduanas.

2.3. Fontes e Fundamentos atuais do Direito Marítimo no Brasil

⁹ GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria do Direito Marítimo**. Rio de Janeiro: Renovar, 1998. 7 p.

¹⁰ MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo**. 3. ed. Barueri: Manole, 2008, 3. 3 p. 1 v.

¹¹ SOSA, Roosevelt Baldomir. **Glossário de Aduana e Comércio Exterior**. São Paulo: Aduaneiras, 2000. 126 p.

MARTINS (2008, p. 19)¹² propõe uma interessante divisão quanto as fontes de Direito Marítimo, as separando em imediatas (ou primárias) e mediatas (ou secundárias). As fontes imediatas compõem todas as normas positivadas, como a Constituição Federal e respectivas emendas, as leis complementares e ordinárias, os decretos-leis, os decretos, as medidas provisórias, os regulamentos, os tratados, os acordos e as convenções internacionais.

Quanto as fontes mediatas (ou secundárias), enquandram-se os usos e costumes, a doutrina, a jurisprudência e os princípios gerais do direito. Vale ressaltar que, pelo direito marítimo ser um dos ramos mais antigos do direito, as fontes mediatas interferem de forma incisiva como fontes altamente relevantes.

No âmbito interno brasileiro, as normas mais importantes para a aplicação do direito marítimo são: o Código Comercial Brasileiro (Lei nº 556/1850), que teve sua primeira parte derogada pelo Código Civil de 2002 (Art. 1º ao art. 456). Sua parte II são regulamentadas questões acerca da embarcação, propriedade, partes exploradoras da embarcação, obrigações e deveres dos Comandantes, tripulação, contratos de fretamento por viagem, conhecimentos marítimos, responsabilidade por transporte marítimo, créditos privilegiados com hipoteca tácita sobre navio, avarias marítimas (particular e grossa), abalroação e etc.

Vale ressaltar que o Código Comercial brasileiro foi criado durante a época de regência do imperador Dom Pedro II, em 1850. Portanto, sua interpretação deve ser feita levando em consideração a evolução do comércio marítimo e da tecnologia em geral, o que gerou uma série de mudanças em nomenclaturas e práticas.

O Código Civil é outro exemplo de fonte imediata que dispõe sobre direito marítimo, regulando sobre o transporte de pessoas e coisas, a responsabilidade do transportador e prazo de decadência por perda ou avaria, em seus artigos 730 a 756.

Destaca-se a ocorrência de conflitos entre artigos do Código Civil e do Código Comercial Brasileiro, mas o artigo 732 do Código Civil estabelece a preferência por normas específicas. “Aos contratos de transporte, em geral, são aplicáveis, quando couber, desde que não contrariem as disposições deste Código, os preceitos constantes da legislação especial e de tratados e convenções internacionais.”¹³

O Código de Processo Civil possui regulações esparsas sobre protestos marítimos, vistoria de mercadorias transportadas, prazos decadenciais para reclamação de danos e avaria grossa. Não menos importantes são os artigos 21 e 24, que legitimam a competência do

¹² MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo**. 3. ed. Barueri: Manole, 2008, 3. 19 p. 1 v.

¹³ BRASIL. **Lei nº 10.406**, de 10 de janeiro de 2002. Institui o Código Civil. Brasília: Diário Oficial da União, 11 jan. 2002. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm. Acesso em: 7 jun. 2020.

judiciário brasileiro para dirimir determinadas disputas marítimas. Cumpre evidenciar que em razão da universalidade do comércio marítimo, um litígio marítimo pode envolver partes de diversas nacionalidades, contratos internacionais, cláusulas de eleição de foro, assim como fatos ocorridos em diversos locais.

A Lei 2.180/1954 dispõe sobre o Tribunal Marítimo, órgão administrativo e auxiliar do Poder Judiciário, cuja função e competência estão delimitadas no artigo 1º.

Art. 1º O Tribunal Marítimo, com jurisdição em todo o território nacional, órgão, autônomo, auxiliar do Poder Judiciário, vinculado ao Ministério da Marinha no que se refere ao provimento de pessoal militar e de recursos orçamentários para pessoal e material destinados ao seu funcionamento, tem como atribuições julgar os acidentes e fatos da navegação marítima, fluvial e lacustre e as questões relacionadas com tal atividade, especificadas nesta Lei.¹⁴

Além das normas citadas anteriormente, existem diversas outras legislações que regulam o direito marítimo, como a Lei 7.203/1984 (assistência e salvamento de embarcação), Lei 7.652/1988 (aquisições de embarcações e registro de propriedade), Lei 8.617/1993 (mar territorial), Lei 12.815/2013 (exploração direta e indireta pela União de portos e instalação portuárias), Lei 9.611 (transporte multimodal), dentre outras.

Também merece destaque a importância das regras expedidas pelos órgãos administrativos, como a ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários, a DPC (Diretoria dos Portos e Costas), a ANVISA (Agência Nacional de Vigilância Sanitária) e etc.

No que toca as legislações internacionais, diversas convenções foram incorporadas ao ordenamento brasileiro, como: Convenção Internacional para Prevenção de Poluição por Navios (MARPOL), Convenção Internacional para Unificação de Certas Regras Relativas à Limitação de Responsabilidade dos Proprietários de Embarcação Marítima de 1924 (Bruxelas), dentre outras.

Por fim, tendo em vista a congruência do direito marítimo com outras áreas do direito, a Constituição Federal, o Código Penal, a Consolidação das Leis Trabalhistas, o Código de Defesa do Consumidor, também podem ser aplicáveis para dirimir litígios, dependendo de suas aplicabilidades no caso concreto.

Conclui-se, portanto, que diante da infinidade de normas e temas que interferem no Direito Marítimo, surgem sempre conflitos acerca de hierarquia, especialidade e temporalidade, o que, por via de consequência, gera um enorme desafio para os

¹⁴ BRASIL. Lei nº 2.180, de 5 de fevereiro de 1954. Dispõe sobre o Tribunal Marítimo. Rio de Janeiro: Diário Oficial da União, 08 fev. 1954. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L2180.htm. Acesso em: 10 jun. 2020.

militantes na área exercerem aconselhamento jurídico aos seus clientes e para o Judiciário aplicar o melhor direito à espécie nos casos concretos.¹⁵ (VIANNA, 2016. p. 10)

3. Noções Gerais acerca da Responsabilidade Civil

3.1. Conceito de Responsabilidade e Breve Histórico

Define-se responsabilidade como condição jurídica de quem, sendo considerado capaz de conhecer e entender as regras e leis de determinar a própria vontade e ações, pode ser julgado e punido por algum ato que cometeu. (FERREIRA, 2007, p.703).

Sua origem, que surge em face do descumprimento obrigacional, através de um ato lícito ou ilícito, gera o dever de reparar, pois, para Cavalieri Filho¹⁶, todos temos um dever jurídico originário, que é o de não ocasionar danos a outras pessoas, e, ao violar este dever jurídico originário, passamos a ter um dever jurídico sucessivo, o de reparar o dano que foi causado.

É um instituto intensamente volátil e flexível, com seu início no Direito Romano, que baseava-se na ideia da vingança pessoal, uma primitiva reação contra o dano sofrido. Neste período era aplicada a conhecida Pena do Talião, que trouxe o princípio “Olho por olho, e dente por dente”

Com o advento do tempo, iniciou-se a intervenção do poder público, que poderia permitir ou proibir a responsabilização, além de, por meio de leis, determinar o *quantum* para indenização, uma verdadeira racionalização do instituto. Nesse aspecto, nota-se uma substituição da ideia de vingança pela reparação do dano, que inclusive poderiam ser morais.

A maior transformação do instituto ocorreu com a criação da chamada responsabilidade aquiliana, que introduziu a responsabilidade civil extracontratual, na qual não existe relação contratual, mas previsão em lei. Nas palavras de Nelson Rosenvald:

Prevalece a *actio legis aquiliae* em homenagem à lei romana que a introduziu -, que, diferentemente das ações penais romanas, comportava apenas a condenação em um *simplum*, isto é, um equivalente ao dano causado. Gradualmente a feição reparatória foi dominando todo o direito das obrigações, depurando não apenas a responsabilidade civil da esfera da pena, agora completamente delegada ao Estado na seara do direito penal -, como, analogamente, em matéria contratual, passa-se a reclamar tão somente o correspondente equivalente ao valor do bem alienado ou do

¹⁵ VIANNA, Godofredo Mendes. **Direito Marítimo: Atualidades e Tendências**. Rio de Janeiro: FGV, 2018. 1 v.

¹⁶ CAVALIERI FILHO, Sergio. **Programa de Responsabilidade Civil**. São Paulo: Atlas, 2008. 2 p.

serviço efetuado. Pretender mais ou menos do que isso seria contrário ao princípio da justiça comutativa, gerando injustificada transferência de riquezas. (2015, p. 31)¹⁷

Posteriormente, com o avanço da revolução industrial na Europa, o instituto da responsabilidade teve mudanças importantes. Foi introduzida a famosa teoria do risco, iniciando debates para a responsabilização daqueles que realizam atividades em relação à sociedade. “Verificou-se, a par dessa industrialização, uma maior atuação estatal, bem como exploração em massa da atividade econômica, o que justificou a aplicação da nova tese de responsabilidade sem culpa”¹⁸ (TARTUCE, 2019, p. 334).

No Brasil, seguindo essa nova tendência de modernização da responsabilidade e utilização da teoria do risco, a Constituição de 1988 trouxe em seu conteúdo, a defesa dos consumidores como norma principiológica (art 5º, XXXII), a reparação por danos morais (art. 5º V e X), a proteção do bem ambiental (art. 225) e a solidariedade social como preceito máximo de justiça (art. 3º, I)¹⁹, entre outros.

Concluindo, a responsabilidade civil é uma matéria extremamente dinâmica, constantemente se atualizando para atender a novas demandas sociais. No direito atual, a tendência é utilizar a responsabilização como medida reparatória, de modo a restaurar o equilíbrio moral e patrimonial entre os indivíduos.

3.2. Elementos da Responsabilidade Civil ou Pressupostos do Dever de Indenizar

Existem fortes divergências doutrinárias em relação a quais são os elementos estruturais da responsabilidade civil. O Código Civil, em seu artigo 186, *ipsis litteris* “Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito.”²⁰

Em razão disso, Nelson Rosenvald optou por utilizar da classificação tetrapartida dos pressupostos da responsabilidade civil, cujos elementos são: (a) ato ilícito; (b) culpa; (c) dano; (d) nexa causal.²¹

¹⁷ ROSENVALD, Nelson. **Curso de Direito Civil: Responsabilidade Civil**. 2. ed. São Paulo: Atlas, 2015.

¹⁸ TARTUCE, Flávio. **Direito Civil: Direito das obrigações e Responsabilidade Civil**. 14. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2019.

¹⁹ BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**, de 5 de outubro de 1988. Constituição Federal. Brasília: Diário Oficial da União, 05 out. 1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 06 jun. 2020.

²⁰ BRASIL. **Lei nº 10.406**, de 10 de janeiro de 2002. Institui o Código Civil. Brasília: Diário Oficial da União, 11 jan. 2002. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm. Acesso em: 7 jun. 2020.

²¹ ROSENVALD, Nelson. **Curso de Direito Civil: Responsabilidade Civil**. 2. ed. São Paulo: Atlas, 2015.

Por outro lado, Maria Helena Diniz aponta apenas três pressupostos da responsabilidade civil, que são, a existência de uma ação, comissiva ou omissiva, qualificada juridicamente, isto é, que se apresente sobre um ato ilícito ou lícito, já que ao lado da culpa também temos o risco como fundamento da responsabilidade; a ocorrência de um dano moral ou patrimonial causado à vítima; e o nexo de causalidade entre o dano e a ação.²²

Apesar das inúmeras divergências, necessária uma breve exposição acerca de cada um dos pressupostos do dever de indenizar.

O primeiro dos elementos é a conduta humana, que, para Tartuce (2019, p. 386) a conduta humana pode ser causada por uma ação (conduta positiva) ou omissão (conduta negativa) voluntária ou por negligência, imprudência ou imperícia, modelos jurídicos que caracterizam o dolo e a culpa, respectivamente.

Partindo para o dano, este é um requisito primordial para a caracterização da responsabilidade civil. Não haveria que se falar em indenização, se não ocorresse o dano. Pode existir responsabilidade sem culpa, mas não pode haver responsabilidade sem dano. Rosenvald (2015, p.207), conceitua o dano como uma lesão a um interesse concretamente merecedor de tutela, seja ele patrimonial, extrapatrimonial, individual ou metaindividual. Desta forma, percebe-se que o dano pode ser material, causado diretamente a vítima ou seu patrimônio, ou moral, causado a sua honra, personalidade e etc.

Já o nexo causal é constituído como a relação de causa e efeito entre a conduta culposa ou o risco criado e o dano suportado. “É o elemento que indica quais são os danos que podem ser considerados como consequência do fato verificado”²³. Em uma primeira análise, a definição do nexo causal parece simples, mas, na prática, existe uma vasta pluralidade de teorias que tentam explicá-lo. A questão a respeito de qual teoria é aplicada no ordenamento brasileiro está longe de ser pacífica e poderia ser assunto de um artigo próprio.

Por fim, tem-se a culpa, elemento esse que só se encontra na responsabilidade subjetiva. Importante destacar que se deve levar em conta a culpa em sentido amplo (culpa *lato sensu*), que engloba o dolo e a culpa estrita. Enquanto o dolo constitui uma violação intencional, a culpa (*stricto sensu*) é consubstanciada nas modalidades de negligência, imprudência e imperícia. “Em qualquer das modalidades, entretanto, a culpa implica a violação de um dever de diligência, ou, em outras palavras, a violação do dever de previsão de certos fatos ilícitos e de adoção das medidas capazes de evitá-los”. (GONÇALVES, C. R., 2012a, p. 316)

²² DINIZ, M. H., 2011, p. 52/54.

²³ NORONHA, F., 2010, p. 499.

3.3. Espécies de Responsabilidade Civil

3.3.1. Responsabilidade Contratual e Responsabilidade Extracontratual

Como visto, a responsabilidade civil é um dever jurídico sucessivo que surge para recompor o dano decorrente da violação de um dever jurídico originário (GONÇALVES, 2012, p. 24). Assim, em decorrência da natureza do dever jurídico lesado, a responsabilidade pode ser conceituada como contratual ou extracontratual.

Agora, importante a distinção estas duas modalidades. A responsabilidade civil contratual para Cavalieri (2008, p. 305) pode ser definida como o dever de reparar o dano decorrente do descumprimento de uma obrigação prevista em um contrato. É infração a um dever previamente estabelecido entre as partes.

Por outro lado, se tal dever surge em decorrência de lesão a um direito subjetivo sem que preexista qualquer vínculo contratual, têm-se a responsabilidade extracontratual, também denominada responsabilidade aquiliana.

Diante disso, nota-se que há uma maior vantagem em se realizar negócios através de contratos, pois é possível uma delimitação mais justa de reparação em caso de descumprimento, devido à autonomia das partes. Também se torna mais simples provar a culpa daquele que não cumpriu com seus ônus, quando estabelecidas as obrigações das partes no instrumento.

Importante mencionar ainda a diferença em relação ao ônus da prova quanto à culpa existente entre essas duas espécies de responsabilização. Na responsabilidade contratual, a culpa, via de regra, é presumida, invertendo-se o ônus da prova. Ao credor basta apenas demonstrar que a obrigação não foi cumprida. Quanto ao devedor, este terá que provar que não agiu com culpa, ou que ocorreu alguma causa de excludente de responsabilidade.

Porém, há quem critique a distinção entre estas espécies. Cavalieri (2008, p. 305), explica que a diferença é tão mínima que, a rigor, não há distinção substancial entre a responsabilidade contratual e extracontratual. Em sua essência, ambas decorrem da violação de um dever jurídico preexistente.

Ainda sobre o tema, pontua Cavalieri

Na realidade, entretanto, essa presunção de culpa não resulta do simples fato de estarmos em sede de responsabilidade contratual. O que é decisivo é o tipo de

obrigação assumida no contrato. Se o contratante assumiu a obrigação de alcançar um determinado resultado e não conseguiu, haverá culpa presumida, ou, em alguns casos, até responsabilidade objetiva; se a obrigação assumida no contrato foi de meio, a responsabilidade, embora contratual, será fundada na culpa provada. Na responsabilidade extracontratual subjetiva - estamos rodos lembrados - a regra é a culpa provada, ônus que cabe à vítima, admitindo-se apenas excepcionalmente a culpa presumida.²⁴

3.3.2. Responsabilidade subjetiva e Responsabilidade objetiva

Chama-se de responsabilidade subjetiva aquela que se baseia na teoria da culpa. Dessa forma, para que o causador do dano indenize, é necessária a comprovação de sua culpa genérica, que inclui o dolo e a culpa em sentido estrito (imprudência, negligência ou imperícia).

Para Flávio Tartuce, a responsabilidade subjetiva constitui regra geral em nosso ordenamento jurídico²⁵, mas nota-se a criação de um outro pensamento, denominado dualista.

Para Gustavo Tepedino:

O Código Civil de 2002 não ficou alheio aos ditames constitucionais. Além de prever novas hipóteses específicas de objetivação da responsabilidade, positivou uma cláusula geral de responsabilidade objetiva para atividades de risco (art. 927, parágrafo único). Consagrou, portanto, um modelo dualista, no qual convive a responsabilidade subjetiva e a objetiva.²⁶

Como não poderia ser diferente, o Código Civil passou a admitir a responsabilidade objetiva, que prevê, em determinadas situações, a reparação de um dano independente de culpa, sendo satisfeita apelas com o dano e o nexo de causalidade entre esse e a conduta do agente. Essa admissão foi realizada pela adição da regra constante no artigo 927, *ipsis litteris*:

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

Parágrafo único. Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem.²⁷

²⁴ CAVALIERI FILHO, Sergio. **Programa de Responsabilidade Civil**. São Paulo: Atlas, 2008. 308 p.

²⁵ TARTUCE, F. p. 537.

²⁶ Apud TERTUCE, F. p. 537.

²⁷ BRASIL. **Lei nº 10.406**, de 10 de janeiro de 2002. Institui o Código Civil. Brasília: Diário Oficial da União, 11 jan. 2002. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm. Acesso em: 7 jun. 2020.

As teorias objetivistas fundam-se diretamente no risco da atividade exercida pelo agente. Tal risco, para Carlos Roberto Gonçalves, ora se encara como “risco-proveito”, em decorrência de uma atividade realizada em benefício do responsável, ora como “risco-criado”, a que se condiciona a quem suportá-lo.²⁸

4. Da Responsabilidade Civil do Transportador Marítimo no Transporte de Carga

4.1. Do Armador

Antes de adentrar ao estudo específico da responsabilidade do transportador marítimo, importante delimitar a figura do armador, que se distingue da figura do proprietário. Enquanto a propriedade é uma noção jurídica estática e um direito sobre o navio, a armação é uma noção dinâmica do exercício de atividade comercial da navegação. Em outras palavras, o proprietário é a pessoa em nome de quem a propriedade é inscrita perante o registro competente. A armação é o ato de armar o navio, ao prover todos os meios para sua exploração econômica.

O conceito de armador está consolidado na legislação brasileira, com sua previsão no artigo 2º, III da Lei Nº 9.537/1997, *in verbis*:

Art. 2º. Para os efeitos desta Lei, ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições:

[...]

III – Armador – pessoa física ou jurídica que, em seu nome e sob sua responsabilidade, apresta a embarcação para fins comerciais, pondo-a ou não a navegar por sua conta²⁹

MARTINS (2008, p.244) consagra o armador como empresário da navegação marítima, providenciando a armação da embarcação e sua exploração comercial e, via de consequência, assume obrigações empresariais advindas da exploração econômica do navio.³⁰

Cumprе ressaltar que existem diversas classificações de armador, como o armador-proprietário, quando o proprietário exerce a atividade de armação; armador-gerente, quando a embarcação é explorada por uma sociedade; armador-Estado, decorrente da exploração pelo Estado; armador-locatário, quando o navio é objeto de locação; armador-arrendatário, quando

²⁸ GONÇALVES, C. R., p. 49.

²⁹ BRASIL, **Lei nº 9.537**, de 11 de dezembro de 1997. Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências. Brasília: Diário Oficial da União, 12 dez.1997. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9537.HTM. Acesso em: 13 jun. 2020.

³⁰ MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo**. 3. ed. Barueri: Manole, 2008, 3. 244 p. 1 v.

o navio é objeto de *leasing*; armador-afretador, quando o navio é objeto de contrato de fretamento; armador-virtual.

O armador-virtual, figura muito utilizada no transporte marítimo e de necessária distinção, é mundialmente conhecido como NVOCC “*Non Vessel Operating Common Carrier*”. O NVOCC emite seu próprio conhecimento de embarque³¹, mas utiliza o espaço do navio de terceiros, responsabilizando-se integralmente pela movimentação da carga ponto a ponto perante o contratante do transporte marítimo. (VIANNA, 2016. p. 32)³²

4.2. Do Contrato de Transporte

Os contratos de transporte se evidenciam pelo conhecimento de embarque (*Bill of lading*), emitido pelo transportador ao comandante do navio. Tal documento possui diversas informações valiosas, como a companhia de navegação; nome do importador, porto de embarque; porto de destino; nome de quem vai ser notificado quando da chegada da mercadoria; total de volumes; nome da mercadoria; peso bruto e volume cúbico; forma de pagamento do frete ("prepaid" ou "collect"); nome do agente da companhia transportadora no porto de embarque, com o carimbo e a assinatura do responsável; e carimbo do local de estiva da mercadoria, etc.

Em geral, as vias do conhecimento de embarque são entregues ao transportador para que sejam apresentadas ao banco e se possa receber o valor estipulado pelo frete. Após, os documentos são retidos pelo banco ao importador, para que, então, se possa retirar as mercadorias.

Importantíssimo o comparativo entre o conhecimento de embarque e a carga, que é papel do comandante do navio, ao recepcionar a mercadoria a bordo. Assim, o comandante, de maneira minuciosa, precisa verificar a conformidade entre a carga e o descritivo do BL, a fim evitar eventual responsabilização em caso de divergência de característica.

Após a conferência do conteúdo do conhecimento de embarque com a carga, o comandante procederá com a assinatura do documento, que poderá ser feita sem ressalvas, conhecido como *clean on board bill of lading*, ou BL limpo. Porém, caso haja alguma divergência, deverá proceder com anotações, deixando claras as discrepâncias. Quando isso

³¹ O Conhecimento de Transporte serve para oficializar a contratação da operação do transporte internacional, comprovar o recebimento da carga na origem, além da obrigação de entregá-la no destino, constituindo a prova de posse e propriedade da mercadoria.

³² VIANNA, Godofredo Mendes. **Direito Marítimo: Atualidades e Tendências**. Rio de Janeiro: FGV, 2018. 1 v.

ocorre, o conhecimento de embarque é chamado de *unclean bill of lading* ou *foul bill of lading*, BL sujo.

o BL sujo provoca uma série de efeitos no contexto das vendas marítimas que resvala na responsabilidade e obrigações dos contratos de compra e venda, nos contratos de transporte, no seguro e nas cartas de crédito, além de ensejar impasses e lides no âmbito do contencioso judicial e arbitral". Portanto, a responsabilização dos sujeitos envolvidos nos mencionados contratos será diretamente analisada e comprovada nas anotações realizadas no Conhecimento de Embarque, se respaldando sempre sob os princípios da proporcionalidade e razoabilidade. MARTINS, 2013, p.391³³

Concluindo, constata-se que o conhecimento de embarque apresenta tríplice natureza jurídica, por ser a única prova que evidencia o contrato de transporte, por funcionar como recibo de entrega das coisas transportadas e também por ser título de crédito.

4.3. Da Responsabilidade Civil do Transportador: Entendimento Doutrinário

Como anteriormente elucidado, a responsabilidade civil advém da obrigação de reparar prejuízo causado a outra. No caso dos transportadores marítimos, estes navegam constantemente pelo mundo, estando sujeitos a possíveis acidentes decorrentes de sua atividade.

Por ser um transporte internacional e transfronteiriço, o primeiro ponto importante em caso de responsabilização, é determinar qual o ordenamento jurídico aplicável. Com o intuito de trazer mais segurança jurídica e uniformização, foram redigidas diversas Convenções Internacionais, esclarecidas a seguir.

A primeira tentativa de uniformizar a legislação foi a Convenção Internacional de Bruxelas para aplicação de regras em matéria de Conhecimentos de Embarque, as chamadas Regras de Haia de 1924, com mais de 73 países signatários. Em 1968 houve a atualização da convenção, criando as Regras de Haia-Visby. Tais regras foram elaboradas por iniciativa dos armadores, e, para GIBERTONI³⁴ (2014, p. 513), impõem certas precauções por parte dos usuários do transporte.

As regras de Haia-Visby preveem a limitação da responsabilidade do transportador marítimo, com indenizações máximas no valor de até 666,7 DES³⁵ por volume ou dois DES

³³ MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Vade Mecum de Direito Marítimo**. 1. ed. Barueri: Manole, 2013.

³⁴ GIBERTONI, Carla Adriana Comitê. **Teoria e Prática do Direito Marítimo**. Rio de Janeiro: Renovar, 2014.

³⁵ DES são ativos de reserva em moeda estrangeira suplementares definido e mantidas pelo FMI. Seu valor é baseado em uma cesta das principais moedas internacionais, revista pelo FMI a cada cinco anos. Com base na

por kg bruto, o que resultar maior. Também foram estipulados prazos, sendo de um ano para interpor ações, da data da entrega das mercadorias. Eventuais reclamações quanto ao estado da carga transportada devem ser feitas no momento da retirada da mesma no porto de destino, ou, caso não forem aparentes, em até três dias úteis.

A aplicação das regras de Haia-Visby se restringe ao transporte entre países distintos, desde que o Conhecimento de Embarque seja emitido por um país signatário, ou que o porto de origem esteja em um Estado signatário, ou que o *Bill of lading* preveja a aplicação das regras.

As regras de Hamburgo são outra tentativa de uniformização de legislação aplicável ao transporte marítimo, que, segundo FERNANDES³⁶ (2010, p. 55), surgiram como uma resposta dos que atuam a favor dos interesses da carga, introduzindo a presunção de culpa do transportador pelas perdas e danos sofridos e a penalização pelo atraso na entrega da mercadoria.

Também está prevista a figura da limitação da responsabilidade do transportador, fixando a indenização de 835 DES por volume ou 2,5 DES por Kg, o que resultar maior. As reclamações decorrentes de danos devem ser feitas em até um dia útil à entrega da mercadoria ou até 15 dias úteis se o dano não for aparente. O prazo para proposição de ação para responsabilização é de dois anos.

Por fim, as Regras de Roterdã representa a mais recente convenção sobre transporte marítimo internacional de mercadorias, atualmente com 25 signatários.

Conforme expressamente referido em seu preambulo, as Regras de Roterdã tem por objetivo atualizar as disposições das Regras de Haia (1924), Regras de Haia-Visby (1968) e Regras de Hamburgo (1978), incorporando novos conceitos, práticas e costumes do comércio marítimo internacional globalizado e integrado com outros modais, os quais nos últimos trinta anos sofreram forte influência e modificação com as inovações tecnológicas introduzidas nas atividades mercantis, seja em relação à acelerada modernização das embarcações, seja por força do avassalador impulso dos meios eletrônicos de comunicação utilizados nas transações mercantis e na emissão de documentos fiscais e de transporte, cobrindo ainda a circulação mundial de mercadorias. (2018, p. 18)³⁷

Especificadas as principais convenções internacionais sobre o tema, importante delimitar a responsabilidade civil do transportador marítimo para a legislação brasileira. No

revisão realizada em 30 de novembro de 2015, a cesta dos DES era composta pelas seguintes cinco moedas: dólar estadunidense (\$) 41,73%, euro (€) 30,93%, libra esterlina (£) 8,09%, iene japonês (¥) 8,33% e, mais recentemente, o yuan chinês (¥) 10,92%. Os pesos atribuídos a cada uma das moedas na cesta de DES são ajustados de acordo com a sua importância atual em termos de comércio internacional e reservas nacionais de divisas. Considerando a cotação atual (15 de jun de 2020), 1 DES equivale a aproximadamente R\$7,41.

³⁶ FERNANDES, Paulo Campos. **Responsabilidades no Transporte Marítimo**. São Paulo: Aduaneiras, 2010.

³⁷ VIANNA, Godofredo Mendes. **Direito Marítimo: Atualidades e Tendências**. Rio de Janeiro: FGV, 2018. 1 v.

caso do Brasil, a Lei de Introdução as Normas do Direito Brasileiro³⁸ não permite a submissão de um contrato de transporte celebrado no Brasil a uma lei estrangeira, demonstrando a necessidade de utilização de seu ordenamento jurídico interno.

GIBERTONI (2014, p. 517)³⁹ aduz que o Brasil, por meio de seu ordenamento jurídico interno, tendo em vista sua natureza exportadora, optou por dar ênfase na tutela dos interesses dos proprietários das cargas, o que vai contra a equação obrigacional (transportador x carga) adotada pelas convenções internacionais de Haia, Haia-Visby e Hamburgo. Complementa dizendo que essa talvez seja a razão pela qual o Brasil não seja signatário de nenhuma das três convenções internacionais, o que pode parecer um retrocesso e uma posição na contramão das medidas adotadas pelo Congresso Nacional para revitalizar os estaleiros e restabelecer a frota mercante nacional.

Por outro lado, muito comum a utilização da cláusula de eleição de foro nos contratos de transporte marítimo, que determinam o local onde possíveis lides judiciais devem ser propostas. A justiça brasileira diverge quanto a validade do foro de eleição em casos de transportes executados no Brasil. Muitas vezes é afastada a competência estrangeira, sob o argumento de que o Conhecimento de Transporte é um contrato de adesão e que, nesse tipo de contrato, a livre concorrência de vontades fica prejudicada.

Partindo para aplicação de normas do ordenamento jurídico interno, os principais tribunais brasileiros aplicam a regra de que a responsabilidade do transportador marítimo de mercadorias tem origem contratual, não havendo a necessidade de análise da culpa. Dessa forma, o simples inadimplemento contratual gera a responsabilidade de indenizar.

Para Silvio Venosa⁴⁰, o transporte trata-se de uma obrigação de resultado, aquela em que o devedor dela se exonera somente quando o fim prometido é alcançado de fato.

Este também é o pensamento de Augusto Alvim: "Realmente, a obrigação do transportador é de fim e não de meio. Não se obriga ele a tomar providências e cautelas necessárias para o bom sucesso do transporte; obriga-se pelo fim, isto é, garante o bom êxito. Daí a apreciação rigorosa da sua responsabilidade"⁴¹

³⁸ BRASIL. **Decreto-Lei nº 4.657**, de 4 de setembro de 1942. Lei de Introdução às normas do Direito Brasileiro. Rio de Janeiro: Diário Oficial da União, 09 set. 1942. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del4657compilado.htm. Acesso em: 14 jun. 2020.

³⁹ GIBERTONI, Carla Adriana Comitê. **Teoria e Prática do Direito Marítimo**. Rio de Janeiro: Renovar, 2014.

⁴⁰ VENOSA, Silvio. **Direito Civil: Teoria Geral das Obrigações e Teoria Geral dos Contratos**. 3. ed. São Paulo: Atlas, 2003. 2 v.

⁴¹ ALVIM, Augusto Mussi. **Da Inexecução das Obrigações e suas Conseqüências**. São Paulo: Saraiva, 1955. 341 p.

No mesmo sentido, Rubens Walter Machado⁴²:

Ao transportador, incumbindo-se de transportar mercadorias, cumpre entregá-las ao destinatário no lugar convencionado e no estado e quantidade em que as recebeu, de conformidade com o exposto no art. 519 do Código Comercial: O capitão é considerado verdadeiro depositário da carga e de quaisquer efeitos que receber a bordo, e como tal está obrigado a sua guarda, bom acondicionamento e conservação, e à sua pronta entrega à vista dos conhecimentos. (...) A responsabilidade do capitão a respeito da carga principia a correr desde o momento em que a recebe e continua até o ato da sua entrega no lugar que se houver convencionado, ou que estiver em uso no porto de descarga. (...) Não o fazendo, cumpre-lhe, também, o ônus da prova para elidir a sua responsabilidade pelo inadimplemento do contrato firmado. (...) Sua responsabilidade é, portanto, sempre presumida, amparada pela teoria da culpa sem prova, que tem seu nascedouro na infração das regras pré-estabelecidas da obrigação em si, tal qual dispõe o art. 1.056 do Código Civil, responsabilidade essa que se origina não da culpa aquiliana, mas, sim, do contrato firmado. (...) É presumida a culpa do transportador por motivos óbvios de lógica jurídica, e sua caracterização — tal qual um depositário — predomina nas obrigações de guardar, conservar e restituir.

Agora, importante apresentar entendimento doutrinário divergente. Para Paulo Campos Fernandes⁴³, a responsabilidade civil do transportador de carga deve ser traçada a partir da hermenêutica das normas do Direito Brasileiro.

Iniciando pelo artigo 749 do Código Civil, *ipsis litteris*: “O transportador conduzirá a coisa ao seu destino, tomando todas as cautelas necessárias para mantê-la em bom estado e entregá-la no prazo ajustado ou previsto.”

Analisando as palavras utilizadas, é possível perceber que o legislador optou por introduzir a obrigação de meio. O transportador deve tomar todas as cautelas no transporte da carga. “O vínculo que se faz não é com o resultado, mas sim com a conduta” (2010, p. 84).

Para efeito de comparação, as palavras utilizadas no artigo 734 do Código Civil são completamente diferentes, pois este aborda o transporte de pessoas:” O transportador responde pelos danos causados às pessoas transportadas e suas bagagens, salvo motivo de força maior, sendo nula qualquer cláusula excludente da responsabilidade”

O Código Comercial também se utiliza da ideia da obrigação de meio, que por sua vez induz a responsabilidade subjetiva do transportador. É o caso do artigo 529: “O capitão é responsável por todas as perdas e danos que, **por culpa sua, omissão ou imperícia, sobrevierem ao navio ou à carga**; sem prejuízo das ações criminais a que a sua malversação ou dolo possa dar lugar.” (grifo do autor)

⁴² MACHADO, Rubens Walter. **Estudos do Mar Brasileiro**: A Lei do Mar. Rio de Janeiro: Renes, 1972. 152 p.

⁴³ FERNANDES, Paulo Campos. **Responsabilidades no Transporte Marítimo**. São Paulo: Aduaneiras, 2010. 84 p.

Por fim, Paulo Fernandes conclui que a lei brasileira se alinha com as Regras de Haia-Visby, mas este não é o entendimento predominante nos tribunais.⁴⁴

A figura da limitação da responsabilidade do transportador também está presente no ordenamento jurídico brasileiro, com previsão no artigo 750 do Código Civil:

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

Desta forma, a responsabilidade do transportador fica limitada ao valor constante no conhecimento de embarque. Cumpre ressaltar a extrema importância do preenchimento correto do conhecimento de embarque, pois é a partir dele que o armador calcula o valor do frete a ser cobrado, tendo em vista o risco e o valor da mercadoria a ser transportada. Não menos importante a conferência da carga com aquilo que consta no *Bill of lading*, de modo a evitar possíveis responsabilizações.

Quanto aos excludentes de responsabilidade, não há que se falar em responsabilidade do transportador marítimo quando o dano à carga for causado por vício na origem, força maior ou caso fortuito, sendo ônus do transportador a prova destes elementos.

Em termos gerais, a definição de caso fortuito decorre da existência de fato que justifica a inexecução, para o qual não concorreu a participação do agente. São alguns exemplos o incêndio, a inundação e o raio. Nota-se que alguns julgadores são resistentes quanto a aplicação do caso fortuito no transporte marítimo em decorrência do mau tempo, haja vista a previsibilidade de intempéries no transporte. Neste sentido, cabe ao armador realizar uma prova completa do ocorrido, demonstrando a gravidade do fato e comprovando suas medidas tomadas.

Por outro lado, o conceito de força maior pode ser entendido como o acontecimento, em geral, independente de fatores físico-naturais, que envolve um desequilíbrio entre forças, de uma pessoa em relação à outra. São exemplos: a greve, o assalto, a invasão de território e atos de direito público.

Sobre a aplicação do Código de Defesa do Consumidor nos contratos de transporte marítimo, esta só deve ser levada em consideração quando o destinatário for consumidor final da mercadoria (nos moldes da teoria finalista), que ocorre com baixíssima frequência, haja vista a natureza empresarial do transporte marítimo.

⁴⁴ FERNANDES, Paulo Campos. **Responsabilidades no Transporte Marítimo**. São Paulo: Aduaneiras, 2010. 85 p.

A expressão “destinatário final” deve ser analisada em relação a causa pela qual foi adquirido o produto, não apenas ao ato de consumo. Dessa forma, é possível distinguir a figura do intermediário e do destinatário final.

No caso de aplicação do Código de Defesa do Consumidor, a responsabilidade do transportador será sempre objetiva, como aduzido em seu artigo 14: “Art. 14. O fornecedor de serviços responde, independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos relativos à prestação dos serviços, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua fruição e riscos.”⁴⁵

Em relação a prescrição da responsabilidade, é de apenas um ano o prazo prescricional para proposição de reclamação sobre falta e avarias na carga. Tal previsão encontra-se postulada no Decreto nº 64.387 de 22 de abril de 1969. “Art. 8º Prescrevem ao fim de um ano, contado da data do término da descarga do navio transportador, as ações por falta de conteúdo, diminuição, perdas e avarias, ou danos à carga.”⁴⁶

Em caso de aplicação do Código de Defesa do consumidor, a prescrição para reclamação do transporte deixa de ser de 1 (um ano), mas sim de 30 dias. Veja-se a redação do artigo 26 deste código:

Art. 26. O direito de reclamar pelos vícios aparentes ou de fácil constatação caduca em:

I - trinta dias, tratando-se de fornecimento de serviço e de produtos não duráveis;

II - noventa dias, tratando-se de fornecimento de serviço e de produtos duráveis.

§ 1º Inicia-se a contagem do prazo decadencial a partir da entrega efetiva do produto ou do término da execução dos serviços.⁴⁷

Frente ao apresentado, é possível chegar à conclusão de que o tema da responsabilidade civil do transportador marítimo de carga é extremamente polêmico, sofrendo constantes mutações ao longo do tempo, se adaptando a época e contexto econômico de cada país.

⁴⁵ BRASIL. **Lei nº 8.078**, de 11 de setembro de 1990. Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências. Brasília: Diário Oficial da União, 12 set. 1990. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8078.htm. Acesso em: 13 jun. 2020.

⁴⁶ BRASIL. **Decreto nº 64.387**, de 22 de abril de 1969. Regulamenta o Decreto-lei nº 116, de 25 de janeiro de 1967, que dispõe sobre as operações inerentes ao transporte de mercadorias por via d'água nos portos brasileiros, delimitando das faltas e avarias. Brasília: Diário Oficial da União, 23 abr. 1969. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1950-1969/D64387.htm. Acesso em: 13 jun. 2020.

⁴⁷ BRASIL. **Lei nº 8.078**, de 11 de setembro de 1990. Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências. Brasília: Diário Oficial da União, 12 set. 1990. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8078.htm. Acesso em: 13 jun. 2020.

Ainda, constatou-se uma vasta gama de legislação esparsa e antiquada sobre o tema, que carece de uniformização, que traria mais segurança jurídica tanto para aqueles que defendem o interesse da carga, quanto aos armadores.

Assim, sempre importante manter o debate de um tema com tanta relevância, com o objetivo de encontrar o perfeito balanço entre a indenização do dano e o desenvolvimento do transporte e infraestrutura marítima.

5. Considerações Finais

Quando iniciou-se o trabalho de pesquisa, constatou-se a intensa relevância nacional e internacional do direito marítimo e de seu transporte para a vida e desenvolvimento da sociedade. E por isso era importante estudar sobre delimitação da responsabilidade civil do transportador marítimo, tendo em vista a grande quantidade de legislação esparsa sobre o tema.

Diante disso, a pesquisa teve como objetivo geral a exposição dos diversos entendimentos doutrinários sobre a responsabilização do transportador marítimo de carga. Isto posto, constata-se que o objetivo foi atingido, porque foi demonstrada a vasta quantidade de legislação nacional e internacional esparsa sobre o tema, gerando intensos debates doutrinários, com todas as posições e divergências desenvolvidas ao longo do trabalho.

O segundo objetivo, este específico, foi apresentar um histórico e principais conceitos sobre o direito marítimo e o transporte de carga, também atingido, vez que foram apresentadas suas fontes e fundamentos, narrado um breve histórico do desenvolvimento do direito marítimo, bem como esclarecido o conhecimento de transporte, o principal documento que evidencia o contrato de transporte marítimo.

Neste sentido, este trabalho também se ocupou-se em traçar noções gerais acerca da responsabilidade civil, suas espécies e seu histórico, exemplificando as diferenças de tratamento nos tempos antigos e atualidade. Tal tema foi debruçado devido a sua vital importância nos tempos atuais e a necessidade do entendimento do conceito para o prosseguimento do estudo.

A pesquisa partiu da hipótese que a responsabilidade civil do transportador marítimo de carga sofreu diversas variações ao longo do tempo, não sendo simples delimitar qual o entendimento correto. Durante o trabalho, verificou-se que a hipótese foi confirmada, apresentadas as posições dos principais doutrinadores e os desdobramentos econômicos que cada posição traria.

Notou-se, ainda, a necessidade urgente de uniformização da legislação nacional e internacional, com o objetivo de trazer mais segurança e previsibilidade ao contrato de transporte, acarretando em benefícios para as ambas as partes, tanto para ao armador, quanto àqueles que defendem o interesse da carga.

A metodologia utilizada partiu de um estudo dos principais entendimentos doutrinários do tema, que por sua vez utilizaram da hermenêutica para abstrair as intenções dos legisladores.

Diante da metodologia proposta, percebeu-se que o trabalho poderia ter sido realizado em conjunto com uma pesquisa jurisprudencial, com o objetivo de analisar as épocas específicas em que os entendimentos eram alterados, de modo a entender o contexto social e econômico para cada espécie de responsabilização. Tal pesquisa provavelmente será objeto de um próximo artigo.

6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALVIM, Augusto Mussi. **Da Inexecução das Obrigações e suas Conseqüências**. São Paulo: Saraiva, 1955. 341 p.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**, de 5 de outubro de 1988. Constituição Federal. Brasília: Diário Oficial da União, 05 out. 1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 06 jun. 2020.

_____. **Decreto nº 64.387**, de 22 de abril de 1969. Regulamenta o Decreto-lei nº 116, de 25 de janeiro de 1967, que dispõe sobre as operações inerentes ao transporte de mercadorias por via d'água nos portos brasileiros, delimitando das faltas e avarias. Brasília: Diário Oficial da União, 23 abr. 1969. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1950-1969/D64387.htm. Acesso em: 13 jun. 2020.

_____. **Decreto-Lei nº 4.657**, de 4 de setembro de 1942. Lei de Introdução às normas do Direito Brasileiro. Rio de Janeiro: Diário Oficial da União, 09 set. 1942. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del4657compilado.htm. Acesso em: 14 jun. 2020.

_____. **Lei nº 2.180**, de 5 de fevereiro de 1954. Dispõe sobre o Tribunal Marítimo. Rio de Janeiro: Diário Oficial da União, 08 fev. 1954. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L2180.htm. Acesso em: 10 jun. 2020.

_____. **Lei nº 8.078**, de 11 de setembro de 1990. Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências. Brasília: Diário Oficial da União, 12 set. 1990. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8078.htm. Acesso em: 13 jun. 2020.

_____. **Lei nº 9.537**, de 11 de dezembro de 1997. Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências. Brasília: Diário Oficial da União, 12 dez. 1997. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9537.HTM. Acesso em: 13 jun. 2020.

_____. **Lei nº 10.406**, de 10 de janeiro de 2002. Institui o Código Civil. Brasília: Diário Oficial da União, 11 jan. 2002. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm. Acesso em: 7 jun. 2020.

CAVALIERI FILHO, Sergio. **Programa de Responsabilidade Civil**. São Paulo: Atlas, 2008.

DIAS, José de Aguiar. **Da responsabilidade civil**. 6. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1987. 2 v.

DINIZ, Maria Helena. **Curso de Direito Civil Brasileiro: Responsabilidade Civil**. 25. ed. São Paulo: Saraiva, 2011. 7 v.

FERNANDES, Paulo Campos. **Responsabilidades no Transporte Marítimo**. São Paulo: Aduaneiras, 2010.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Miniaurélio: o dicionário da língua portuguesa**. 6. ed. Curitiba: Positivo, 2007.

GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria do Direito Marítimo**. Rio de Janeiro: Renovar, 1998.

GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e Prática do Direito Marítimo**. Rio de Janeiro: Renovar, 2014.

GONÇALVES, Carlos Roberto. **Direito Civil Brasileiro: Responsabilidade civil**. 7. ed. São Paulo: Saraiva, 2012. 4 v.

GREEN, Jessica F.. Why do we need new rules on shipping emissions? Well, 90 percent of global trade depends on ships. **The Washington Post**. Washington, 17 abr. 18. Disponível em: <https://www.washingtonpost.com/news/monkey-cage/wp/2018/04/17/why-do-we-need-new-rules-on-shipping-emissions-well-90-of-global-trade-depends-on-ships/>. Acesso em: 10 jun. 2020.

MACHADO, Rubens Walter. **Estudos do Mar Brasileiro: A Lei do Mar**. Rio de Janeiro: Renes, 1972.

MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo**. 3. ed. Barueri: Manole, 2008, 3. 1 v.

MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Vade Mecum de Direito Marítimo**. 1. ed. Barueri: Manole, 2013.

NORONHA, Fernando. **Direito das obrigações**. 3. ed. São Paulo: Saraiva, 2010.

REVIEW OF MARITIME TRANSPORT. United States of America: Intergovernmental Support Service of Unctad, v. 1, 2018. Anual.

ROSENVALD, Nelson. **Curso de Direito Civil: Responsabilidade Civil**. 2. ed. São Paulo: Atlas, 2015.

SOSA, Roosevelt Baldomir. **Glossário de Aduana e Comércio Exterior**. São Paulo: Aduaneiras, 2000.

TARTUCE, Flávio. **Direito Civil: Direito das obrigações e Responsabilidade Civil**. 14. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2019.

UNITED STATES OF AMERICA. CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY. **The World Factbook: coastline**. Washington: Cia, 2020. Disponível em:

<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/fields/282.html>. Acesso em: 10 jun. 2020.

VIANNA, Godofredo Mendes. **Direito Marítimo**: Atualidades e Tendências. Rio de Janeiro: FGV, 2018. 1 v.

VENOSA, Silvio. **Direito Civil**: Teoria Geral das Obrigações e Teoria Geral dos Contratos. 3. ed. São Paulo: Atlas, 2003. 2 v.

COORDENADORIA DE TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO (TCC)

TERMO DE AUTENTICIDADE DO TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

Eu, Leonardo Mesquita Zampolli

Aluno(a), regularmente matriculado(a), no Curso de Direito, na disciplina do TCC da 10ª etapa, matrícula nº 41515935, Período 10º, Turma B,

tendo realizado o TCC com o título: **TRANSPORTADOR MARÍTIMO DE CARGA: Responsabilidade Sob a Ótica do Direito Brasileiro**

sob a orientação do(a) professor(a): **Maria Cecília Ladeira de Almeida**

declaro para os devidos fins que tenho pleno conhecimento das regras metodológicas para confecção do Trabalho de Conclusão de Curso (TCC), informando que o realizei sem plágio de obras literárias ou a utilização de qualquer meio irregular.

Declaro ainda que, estou ciente que caso sejam detectadas irregularidades referentes às citações das fontes e/ou desrespeito às normas técnicas próprias relativas aos direitos autorais de obras utilizadas na confecção do trabalho, serão aplicáveis as sanções legais de natureza civil, penal e administrativa, além da reprovação automática, impedindo a conclusão do curso.

São Paulo, 18 de junho de 2020.



Leonardo Mesquita Zampolli
Assinatura do discente