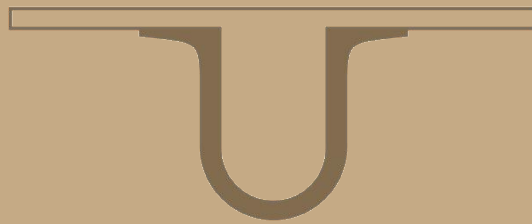




UNIVERSIDADE D  
COIMBRA



Juliana Maíra Pedroza Santos

**OBRIGAÇÕES DOS TRANSPORTADORES  
MARÍTIMOS INTERNACIONAIS DE  
MERCADORIAS**

Dissertação no âmbito do 2º Ciclo de Estudos em Direito (conducente ao grau de Mestre), na Área de Especialização em Ciências Jurídico-Empresariais com menção em Direito Empresarial, orientada pelo Professor Doutor Alexandre Miguel Cardoso Soveral Martins e apresentada à Faculdade de Direito.

Maio de 2019

Faculdade de Direito

# OBRIGAÇÕES DOS TRANSPORTADORES MARÍTIMOS INTERNACIONAIS DE MERCADORIAS

Juliana Maíra Pedroza Santos

**Dissertação no âmbito do 2º Ciclo de Estudos em Direito (conducente ao grau de Mestre), na Área de Especialização em Ciências Jurídico-Empresariais com menção em Direito Empresarial, orientada pelo Professor Doutor Alexandre Miguel Cardoso Soveral Martins e apresentada à Faculdade de Direito.**

Maio de 2019



UNIVERSIDADE D  
COIMBRA



## **AGRADECIMENTOS**

À Deus, pelo dom da vida e por ter me proporcionado chegar até aqui.

À Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra, pelo conhecimento proporcionado.

Ao meu orientador, Professor Doutor Alexandre Miguel Cardoso Soveral Martins, por toda dedicação e paciência.

Aos meus pais Luís Pereira Santos e Carmelita Pedroza, por todo o investimento, por sempre acreditarem nos meus sonhos e por não me deixarem faltar nada nesta vida, pelo contrário, sobrou amor e experiência.

Aos meus irmãos, pelo amor, alegrias, incentivo e apoio incondicional.

Aos amigos, pela compreensão da ausência.

À José Antônio Ferreira Brandão Santos, sua esposa e família, por todos os cuidados e apoio recebidos durante o tempo em que morei na cidade de Belo Horizonte.

Às famílias brasileiras: Santos Rodrigues, Buscácio, Drumond e Queiroz, pelo apoio e suporte prestados ao longo desses últimos anos.

## RESUMO

O presente trabalho trata do estudo das obrigações dos transportadores marítimos internacionais de mercadorias. O tema é bastante controvertido e alvo de vários debates por órgãos, partes e países interessados. Durante as últimas décadas mudanças ocorreram no tocante as obrigações e se materializaram por meio de convenções internacionais, muitas dessas transformações foram ocasionadas pelo advento da tecnologia. O uso de novos equipamentos e navios alteraram as relações comerciais marítimas e, conseqüentemente, suas obrigações. Ademais, o mercado mundial passou a trabalhar com novos produtos de modo que, seria necessária uma atualização diária das legislações para poder acompanhar quais novas regras poderiam ser aplicadas a determinado produto. Assim, as convenções internacionais passaram a atender necessidades genéricas em um contrato de transporte marítimo, de modo a não importar o tipo de mercadoria transportada, porque se houvesse atenção para com estes requisitos gerais, haveria, por sua vez, maior segurança jurídica e possibilidade de cumprimento da obrigação principal, qual seja, entregar a mercadoria tal como o transportador a tenha recebido. O estudo, portanto, de cada uma dessas obrigações gerais, leva a diminuição de conflitos e melhor prestação do serviço de transporte. Para a pesquisa, as legislações, doutrina e jurisprudência foram utilizadas para dar embasamento a esta produção científica que, ao final, uniformizou as principais obrigações a serem observadas por qualquer tipo de transporte marítimo mundial. O cumprimento das regras aqui elencadas proporcionam uma maior segurança e confiabilidade às partes interessadas (exportador ou importador) e o produto desta situação é o desenvolvimento, ainda maior, do transporte internacional marítimo de mercadorias. Estes benefícios podem permitir que estes transportes, mesmo diante de todos os impasses, possam perpetuar sua solidificação no mercado internacional.

**PALAVRAS-CHAVE:** Obrigações. Transporte. Marítimo. Mercadorias.

## ABSTRACT

*This paper deals with the study of the obligations of international maritime transport operators. The subject is highly controversial and it is the subject of various debates by interested parties, organizations and countries. Over the last few decades, changes have taken place in the area of obligations and have materialized through international conventions. Many of these transformations were caused by the advent of technology. The use of new equipment and ships altered maritime trade relations and, consequently, their obligations. In addition, the world market started to work with new products so that a daily update of the legislation would be necessary to be able to follow what new rules could be applied to a particular product. Thus, international conventions began to meet generic needs in a maritime transport contract, so no matter not the type of goods transported, because if attention was paid to these general requirements, there would, in turn, be greater legal certainty and the possibility of fulfillment of the principal obligation, i.e. to deliver the goods as the carrier has received it. The study, therefore, of each one of these general obligations, leads to the decrease of conflicts and better provision of the transport service. For the research, legislation, doctrine and jurisprudence were used to support this scientific production in which, at the end, standardized the main obligations to be observed by any type of world maritime transport. Compliance with the rules listed here provide greater security and reliability for the interested parties (exporter or importer) and the product of this situation is the further development of international maritime freight transport. These benefits can allow these transports, even in the face of all impasses, to perpetuate their solidification in the international market.*

**KEYWORDS:** *Obligations. Transport. Maritime. Goods.*

## SIGLAS E ABREVIATURAS

Art.	Artigo.
BIMCO	Conselho Marítimo Báltico e Internacional
CC	Código Civil
CE	Comunidade Europeia
CMI	Comitê Marítimo Internacional
CNUDMI	Comissão das Nações Unidas sobre o Direito Marítimo
COGSA	Carriage of Goods by Sea Act
DES	Direitos Especiais de Saque
F.I.O.	<i>Free in Fand Out</i>
FMI	Fundo Monetário Internacional
GPS	Global Positioning System
<i>Ibid</i>	<i>ibidem</i>
IMO	Organização Marítima Internacional
MARPOL	Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios
n.º	Número.

OIT	Organização Internacional do Trabalho
<i>Op. cit.</i>	<i>Opus citatum.</i>
p.	página
p.e.	Por exemplo
RO-RO	Roll-on/Roll-off
SDR	<i>Special Drawing Rights</i>
SOLAS	<i>International Convention for the Safety of Life at Sea</i>
UNCITRAL	United Nations Commission on International Trade Law ou, em português, Comissão das Nações Unidas para o Direito do Comércio Internacional
UNCTAD	Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento
Unidroit	Instituto para a Unificação do Direito Privado

## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO .....	10
1 OBRIGAÇÕES ANTERIORES AO INÍCIO DA VIAGEM .....	14
1.1 NAVEGABILIDADE .....	14
1.1.1 CONVENÇÕES INTERNACIONAIS E LEGISLAÇÕES NACIONAIS SOBRE A OBRIGAÇÃO DE NAVEGABILIDADE.....	18
1.2 ARMAR .....	20
1.2.1 CONVENÇÕES INTERNACIONAIS E LEGISLAÇÕES NACIONAIS SOBRE A OBRIGAÇÃO DE ARMAR.....	22
1.3 EQUIPAR.....	24
1.3.1 CONVENÇÕES INTERNACIONAIS E LEGISLAÇÕES NACIONAIS SOBRE A OBRIGAÇÃO DE EQUIPAR .....	26
1.4 APROVISIONAR .....	28
1.4.1 CONVENÇÕES INTERNACIONAIS E LEGISLAÇÕES NACIONAIS SOBRE A OBRIGAÇÃO DE APROVISIONAR.....	29
1.5 ADEQUAÇÃO DO NAVIO .....	30
1.5.1 CONVENÇÕES INTERNACIONAIS E LEGISLAÇÕES NACIONAIS SOBRE A OBRIGAÇÃO DE ADEQUAÇÃO DO NAVIO .....	32
1.6 CARREGAMENTO DAS MERCADORIAS.....	34
1.6.1 CONVENÇÕES INTERNACIONAIS E LEGISLAÇÕES NACIONAIS SOBRE A OBRIGAÇÃO DE CARREGAMENTO DAS MERCADORIAS.....	35
1.7 ESTIVA.....	40
1.7.1 CONVENÇÕES INTERNACIONAIS E LEGISLAÇÕES NACIONAIS SOBRE A OBRIGAÇÃO DE ESTIVA .....	42
1.8 EMISSÃO DE CONHECIMENTO DE CARGA.....	47
1.8.1 CONVENÇÕES INTERNACIONAIS E LEGISLAÇÕES NACIONAIS SOBRE A OBRIGAÇÃO EMISSÃO DE CONHECIMENTO DE CARGA .....	51
2 OBRIGAÇÕES DURANTE A VIAGEM .....	57
2.1 CUSTÓDIA.....	57



2.1.1 CONVENÇÕES INTERNACIONAIS E LEGISLAÇÕES NACIONAIS SOBRE A OBRIGAÇÃO DE CUSTÓDIA .....	59
2.2 CUIDADO.....	60
2.2.1 CONVENÇÕES INTERNACIONAIS E LEGISLAÇÕES NACIONAIS SOBRE A OBRIGAÇÃO DE CUIDADO .....	62
2.3 SEGUIR A ROTA TRAÇADA .....	63
2.3.1 CONVENÇÕES INTERNACIONAIS E LEGISLAÇÕES NACIONAIS SOBRE A OBRIGAÇÃO DE SEGUIR A ROTA TRAÇADA.....	65
3 OBRIGAÇÕES DEPOIS DA VIAGEM .....	67
3.1 DESCARREGAR A MERCADORIA .....	67
3.1.1 CONVENÇÕES INTERNACIONAIS E LEGISLAÇÕES NACIONAIS SOBRE A OBRIGAÇÃO DE DECARREGAR A MERCADORIA .....	68
3.2 ENTREGA .....	70
3.2.1 CONVENÇÕES INTERNACIONAIS E LEGISLAÇÕES NACIONAIS SOBRE A OBRIGAÇÃO.....	73
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	78
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	82

## INTRODUÇÃO

O transporte marítimo de mercadorias é um dos principais meios de comercialização da contemporaneidade. Segundo dados da Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD) apresentados na revista de transporte marítimo com edição de 2012, cerca de 80% do comércio mundial em volume e mais de 70% em termos de valor, é transportado por mar e distribuído pelos portos e economias de todo o planeta<sup>1</sup>. Estas proporções assumem valores mais significantes quando a análise é realizada nos países em desenvolvimento. Por esta razão, é importante observar as particularidades e desdobramentos deste transporte e tornar mais segura as relações práticas comerciais. Delinear as obrigações e definir preceitos, de modo que possam ser compreendidos uniformemente em uma ordem internacional, por exemplo, é uma contribuição valiosa para o mercado internacional, seus interessados e a academia<sup>2</sup>.

As obrigações dos transportadores marítimos de mercadorias – aqui entendidas como um dos elementos de estudo deste transporte -, portanto, se apresentam como importante elemento do cenário empresarial mundial. Suas garantias, aplicações em contratos mercantis, mudanças e desenvolvimento no tempo serão alguns dos elementos estudados a seguir. A investigação científica será embasada por suas fontes primárias<sup>3</sup>, ou seja, os textos normativos internacionais (convenções) e nacionais (dos países de Portugal e Brasil), jurisprudências, doutrina e por todo o contexto histórico, tecnológico e político ao qual está inserido. Estas fontes do direito referenciam o surgimento das normas jurídicas<sup>4</sup> detentoras de direitos e obrigações, ou seja, são nelas que constam as obrigações dos transportadores marítimos de mercadorias, ora por meio de uma convenção internacional, legislação nacional, jurisprudência, etc. O contexto histórico, tecnológico e político diz respeito ao avanço do navio mercante nos últimos séculos e a influência histórica e política sofrida pelo comércio, afinal, cada momento trouxe uma preocupação específica, o

---

<sup>1</sup> Review of Maritime Transport. Edição. 2012. *United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)*. Disponível em: < [http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2012\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2012_en.pdf) >. Acesso em 12 de março de 2018.

<sup>2</sup> A obrigação *propter rem* não vincula as partes de modo “espontâneo ou por ato de vontade, mas em decorrência de sua condição de titular da propriedade ou de uma relação possessória”. NADER, Paulo. *Curso de Direito Civil*, vol. 2, 8ª ed., São Paulo: Forense. 2016, p. 35.

<sup>3</sup> VENOSA, Silvio de Salvo. *Direito Civil: parte geral*. Vol. 1. São Paulo: Atlas. 2003, p. 35-36.

<sup>4</sup> MACHADO, Hugo de Brito. *Uma introdução ao estudo do direito*. São Paulo: Dialética. 2000, p. 57.

transportador de hoje, por exemplo, não possui as mesmas obrigações daquele do século XIX, pois não há igualdade de preocupações.

Por se tratar de relações comerciais privadas, as obrigações, realizadas entre os interessados, serão colocadas em um contrato internacional responsável por delinear quais deveres serão obedecidos<sup>5</sup>. Isto porque as regras serão diferenciadas de acordo com o tipo de navio e mercadoria a ser trasladada, de modo que as necessidades serão diferentes a depender do tipo de transporte a ser realizado.

Em uma relação comercial, todavia, o contrato é a principal fonte das obrigações<sup>6</sup> e o responsável por determinar o modo de seu cumprimento. Na doutrina de Flávio Tartuce, contrato é o negócio jurídico resultante da vontade das partes em um acordo, e no qual constam as obrigações a serem assumidas pelas partes<sup>7</sup>. Já obrigação (*obligationis*), segundo Larrouse, é o ato de se obrigar a dar, fazer ou deixar de fazer algo em proveito de outra pessoa<sup>8</sup> e que, por ensinamento de Washington de Barros Monteiro, possui caráter transitório<sup>9</sup>. Assim, a obrigatoriedade dos atos do transportador, na condução das mercadorias, deve constar em um contrato e tem como objetivo garantir as boas condições do bem<sup>10</sup>. Ocorre que, todos os dias, no mundo, são firmados centenas de contratos desta natureza, de modo que realizar uma análise de todos seria inviável, e, por esta razão, entende-se por bem realizá-la no plano genérico, qual seja, no âmbito das fontes primárias e já anteriormente citadas. Com estas informações é possível a compreensão de qualquer contrato mercantil voltado a este tema e às sinuosidades da matéria.

No âmbito nacional, com análise aos países de Portugal e Brasil, os contratos de transporte possuem previsão legal em seus regimentos internos. Em Portugal, o código comercial de 1888 dispõe sobre a matéria nos artigos 366º a 393º<sup>11</sup>, contudo, não houve

---

<sup>5</sup>“...contrato é um negócio jurídico por meio do qual as partes declarantes... autodisciplinam os efeitos patrimoniais que pretendem atingir, segundo a autonomia das suas próprias vontades”. GAGLIANO, Pablo Stolze; PAMPLONA FILHO, Rodolfo, *Manual de Direito Civil*, São Paulo: Saraiva jur. 2017, p. 385.

<sup>6</sup> GONÇALVES, Carlos Roberto. In: LENZA, Pedro (Coord.). *Direito civil I esquematizado: Parte geral, obrigações, contratos*. 1ª ed. São Paulo: Saraiva. 2011, p. 54-55.

<sup>7</sup> TARTUCE, Flávio. *Direito Civil*. São Paulo: Método, vol. 3, 6ª ed.. 2011, p.34.

<sup>8</sup> LARROUSE. *Grande enciclopédia Larrouse cultural*, vol. 17. São Paulo: Nova Cultural. 2004, p. 4272.

<sup>9</sup> MONTEIRO, Washington de Barros. *Curso de direito civil*. Vol. 4. São Paulo: Saraiva. 2007, p. 8.

<sup>10</sup> A doutrina de Menezes Leitão diz que para o transportador está presente uma obrigação de resultado, qual seja, deslocar pessoas e/ou coisas de um lugar para outro. O transportador deve, sob pena de incumprimento, prestar um resultado de sua atividade. LEITÃO, Luis Manuel Teles de Menezes. *Direito das Obrigações*. Vol. 1, 9ª ed. Coimbra: Almedina. 2010, p. 141.

<sup>11</sup> GONÇALVES, Luiz da Cunha. *Tratado de direito civil em comentário ao código civil português*. Vol. 2. Coimbra: Coimbra. 1915, p. 392 ss.

menção ao transporte por mar<sup>12</sup>, há, tão somente, previsão no parágrafo 4º do art. 366º esclarecendo que o livro III deste código regerá os transportes marítimos. Nos anos seguintes muitos decretos foram incorporados no regime jurídico interno do país e, deles, vêm a maior parte da legislação de Portugal sobre o transporte de mercadorias por mar. Já no Brasil, o código civil de 2002 trouxe, nos artigos 730 a 756, previsibilidade para o contrato de transporte, estando, quatorze destes dispositivos, voltados para o transporte de mercadorias. Este recente código também é responsável por revogar parte do código comercial brasileiro de 1850, em que a parte II, ainda vigente, trata sobre questões de direito marítimo, tais como embarcação, avarias marítimas (particular e grossa), tripulação, obrigações e deveres dos comandantes, dentre outros assuntos.

Na perspectiva internacional, os principais textos abordados serão: a Convenção de Bruxelas de 1924 e os protocolos que a modificaram (Visby de 1968 e *Special Drawing Rights* ou, em português, Direitos Especiais de Saque – SDR de 1979)<sup>13</sup>; Convenção de Hamburgo de 1978 e a Convenção de Roterdão de 2009. Estes textos, quando ratificados entre países, exercem função de lei em seus sistemas jurídicos, com objetivo de gerar deveres/obrigações e/ou conceder direitos<sup>14</sup>. Verifica-se, contudo, que esta ratificação não acontece igualmente no mundo, pois cada país deve ser regido com obediência aos critérios de seu direito constitucional, que podem, ou não, ser alcançados e, em outros casos, o país pode não ratificar a convenção por se desagradar de seu conteúdo, como em situações em que ela é considerada desvantajosa<sup>15</sup>. Assim, um país pode ser signatário de uma convenção, mas não ser de outra, neste caso, deverá existir uma solução viável para o conflito de âmbito de aplicação material. Estas soluções também serão trabalhadas durante a discussão das obrigações do transportador, juntamente com o âmbito espacial de aplicação, ou seja, a determinação de quando deverá começar e terminar uma obrigação.

Alguns organismos internacionais são dedicados a encontrar equilíbrio e uniformização da matéria entre os países, para tanto, investem em estudos e contemplam inovações com este objetivo. O Comitê Marítimo Internacional (CMI) foi a primeira

---

<sup>12</sup> Código Comercial Português (1888). **Art. 366º**. “O contrato de transporte por terra, canais ou rios considerar-se-à mercantil quando os condutores tiverem constituído empresa ou companhia regular permanente”.

<sup>13</sup> MORANDI, Francesco. *I contratti del trasporto*. Tomo primo. Bologna: Editora Zanichelli. 2016, p. 534.

<sup>14</sup> REZEK, Francisco. *Direito internacional Público: curso elementar*. São Paulo: Saraiva, 2011, p. 84.

<sup>15</sup> “É política a questão de saber até que ponto um governo estadual deve ou pode limitar a liberdade de ação do seu Estado através de tratados de Direito Internacional”. Cf. KELSEN, Hans. *Teoria Pura do Direito*. Tradução: João Baptista Machado. São Paulo: Martins Fontes, 1985, p. 360.

organização voltada ao campo do direito marítimo a ser criada, tão logo, foi seguida pela *Baltic Maritime Council* ou, em português, Conselho Marítimo Báltico e Internacional (BIMCO), Organização Internacional do Trabalho (OIT), Instituto para a unificação do direito privado (Unidroit), Organização Marítima Internacional (IMO) e *United Nations Commission on International Trade Law* ou, em português, Comissão das Nações Unidas para o Direito do Comércio Internacional (UNCITRAL). Dotados de relevância no cenário do transporte marítimo internacional foram cruciais para conferirem uma evolução das convenções e de suas ratificações entre os países, da influência em contratos padronizados, e do prestígio político que possuem.

Contemplar o estudo e análise das obrigações do transportador marítimo de mercadorias é trazer, para aquele que trabalha na área, mais segurança jurídica quando do firmamento de contratos de transportes e, para o acadêmico, conhecimento de um campo responsável por movimentar o cenário comercial mundial com significância. O tema, apesar da notória magnitude, ainda é pouco explorado na doutrina e confere a jurisprudência grande responsabilidade por seu desenvolvimento, dando destaque para uma dinâmica que ocorre desde que surgiu.

## 1 OBRIGAÇÕES ANTERIORES AO INÍCIO DA VIAGEM

Este é um momento crítico para o transporte de mercadorias por reunir o maior número de obrigações a serem observadas. A atenção é um elemento que vai compor o bom desenvolvimento do transportador que possui, como objetivo principal, o traslado e entrega da carga tal como a recebeu. Para tanto é preciso cumprir rigorosamente as oito obrigações constantes neste período e, somente após a certeza de que tudo foi devidamente cumprido, deve o transportador seguir para o segundo momento da viagem.

### 1.1 NAVEGABILIDADE

A navegabilidade do navio é a primeira das obrigações a ser observada pelo transportador. Teve seu registro original no *Harter Act* de 1893, por meio da “*section 2. Stipulations relieving from exercise of due diligence in equipping vessels*”<sup>16</sup>, após, passou a ser admitida em boa parte das convenções internacionais relacionadas ao tema de transporte marítimo com o nome de “estado de navegabilidade”. Os doutrinadores Grant Gilmore e Charles L. Black Jr., aludem que o *Harter Act* não entendia a navegabilidade como uma obrigação, mas como requisito mínimo para o exercício do transporte, todavia, sua presença nesse texto possuía força e poderia ser cobrada nos casos de dano ou avaria da mercadoria, quando do firmamento de um contrato<sup>17</sup>, e isto, na prática, aludia uma obrigação.

Em 1904 a navegabilidade foi mencionada no *Carriage of Goods by Sea Act* da Austrália, em 1908 no *Shipping and Sea Man Act* da Nova Zelândia, em 1910 no *Water Carriage by Sea Act* do Canadá<sup>18</sup> e, em 1936, no *Carriage of Goods by Sea Act (COGSA)* dos Estados Unidos. Em razão das expressivas repercussões foi objeto de debate na Convenção de Bruxelas de 1921 e, por conseguinte, no ano de 1924, ganhou solidez, no

---

<sup>16</sup> **Harter Act de 1893. Section 2:** It shall not be lawful for any vessel transporting merchandise or property from or between ports of the United States of America and foreign ports, her owner, master, agent, or manager, to insert in any bill of lading or shipping document any covenant or agreement whereby the **obligations** of the owner or owners of said vessel to exercise due diligence [to] properly equip, man, provision, and outfit said vessel, and to make said vessel seaworthy and capable of performing her intended voyage, or whereby the obligations of the master, officers, agents, or servants to carefully handle and stow her cargo and to care for and properly deliver same, shall in any wise be lessened, weakened, or avoided.

<sup>17</sup> GILMORE, Grant. BLACK Jr., Charles L. *The Law of Admiralty*. 2ª ed. Chicago: The Foundation Press, Inc. 1975, p. 143.

<sup>18</sup> A lei canadense trouxe a diligência como uma obrigação do transportador a ser cumprida antes e durante a viagem. CALERO. Fernando Sánchez. *El Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías: Reglas de La Haia-Visby*. Navarra: Aranzadi. 2000. p. 285.

contexto internacional através da convenção de Haia (imperativa). Nesta última, o significado de navegabilidade passa a ser amplo e compreender, em termos gerais, a aptidão do navio para navegar e as condições de segurança deste transporte.

O entendimento amplo e complexo de navegabilidade, amparado nas convenções<sup>19</sup>, nas legislações internas, na doutrina<sup>20</sup> e jurisprudência<sup>21</sup>, quando devidamente observadas, perfizeram uma obrigação livre de erros e, tão somente, suscetível à fatalidade nos transportes de mercadorias.

Assim, através de seu artigo 3º, a convenção de Haia aplica que, antes do início da viagem, deve o transportador agir no exercício de diligência razoável (*due diligence, diligence raisonnable*)<sup>22</sup>, com o objetivo de pôr o navio em estado de navegabilidade, ou seja, colocar em condições apropriadas os porões e os frigoríficos, além de armar, equipar e aprovisionar (abastecer) convenientemente o navio responsável pelo transporte das mercadorias, de carregar e descarregar a carga e também de emitir o conhecimento de embarque. O caso prático de *Virginia Carolina Chemical Company v. Norfolk and North American Steam Shipping* [1912]<sup>23</sup> demonstra essa obrigação ao expressar ser dever do transportador agir com a diligência necessária (sentido amplo) para o funcionamento correto do navio, isto ocorrendo, não responde ele por qualquer perda ou dano à mercadoria.

As exigências observadas pela doutrina sobre a navegabilidade na Convenção de Haia foram destinadas apenas para o momento anterior ao início da viagem, isto porque o transportador perdia o controle dos aspectos em causa após sua saída do porto com o navio<sup>24</sup>, que ficava sob responsabilidade do capitão e seus dependentes. E para os casos de o navio efetuar diversas escalas (vários portos) para realizar o carregamento de mercadorias? O

---

<sup>19</sup> Convenção de Haia de 1924 (Regras de Haia). Convenção de Roterdão de 2009 (Regras de Roterdão).

<sup>20</sup> TETLEY, William, *Marine Cargo Claims*. 3ª ed. Montreal: Yvon Blais, 1988, p. 370.

<sup>21</sup> *Virginia Carolina Chemical Co. V. Norfolk and North American Steam Shipping Co.* [1912] 1 K.B. 229 (C.A.). KASSEM, A. H. (2006). *The legal aspects of seaworthiness: current law and development* (Doctoral dissertation, Swansea University), p. 183.

<sup>22</sup> Entende ser uma diligência razoável àquela própria de um bom pai de família, não se tratando de uma diligência excessiva. PEREIRA, Caio Mário da Silva. *Responsabilidade civil*. 9ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 1998, p. 71. CAVALIERI FILHO, Sérgio. *Programa de responsabilidade civil*. 6ª ed. São Paulo: Malheiros, 2006, p. 62. Já Righetti utiliza o termo “diligência normal”, pois considera que todas as referências aos termos “devido” e “razoável” convergem para o entendimento do que é “normal”. RIGHETTI, Giorgio. *La responsabilità del vettore marittimo nel sistema dei pericoli eccezionali*. Padova: Casa Editrice Antônio Dott - CEDAM. 1960, p. 68.

<sup>23</sup> *Virginia Carolina Chemical Co. V. Norfolk and North American Steam Shipping Co.* [1912] 1 K.B. 229 (C.A.). KASSEM, A. H. *Op. Cit.* p.183-184.

<sup>24</sup> SOVERAL, Alexandre Martins. *As Regras de Roterdão*. In: SILVA, Susana Tavares da, et al. *Novos Caminhos para o Direito dos Transportes*. Colóquios n.º 6. Coimbra: Almedina. 2013, p. 106.

transportador é obrigado a estabelecer o estado de navegabilidade apropriado em cada escala? Sim, de acordo com Sánchez Calero a obrigação não sofre limitações por se encontrar na condição de uma “obrigação antes do início da viagem”, de tal modo, sua observância deve prevalecer em todos os momentos do carregamento de mercadorias<sup>25</sup> e, segundo os critérios adotados no início do primeiro carregamento<sup>26</sup> ou de acordo com suas novas necessidades, como tratado nos casos de *McFadden v Blue Star Line* [1905]<sup>27</sup> e de *Quebec Marine Insurance Co v Commercial Bank of Canada (1870)*<sup>28</sup>, em que o primeiro demonstrou a preocupação do transportador para com a manutenção de um navio sempre navegável – independentemente do número de paradas realizadas na viagem-, e o segundo caso, ao expor ser dever do transportador, se necessário for a realização de diversas paradas, de manter e cumprir os requisitos de navegabilidade em todas elas. Ademais, é também relevante compreender a navegabilidade como uma obrigação assumida a título pessoal pelo transportador, isto significa que mesmo contratando profissionais competentes para solução de problemas no navio, se algo afetar a carga nesta perspectiva, responde ele por in navegabilidade<sup>29</sup>. Esta última situação pode ser exemplificada com o caso *Muncaster Castle* (1961)<sup>30</sup> no qual a Corte Britânica (*House of Lords*) responsabilizou o transportador pelos danos causados na carga em consequência de um conserto realizado no navio, mesmo tendo

---

<sup>25</sup> CALERO. Fernando Sánchez. *Op. cit.*, p. 286.

<sup>26</sup> FARIA, Duarte Lynce. *O Transporte Internacional Marítimo de Mercadorias*. Amadora: Bertrand. 1996, p 101.

<sup>27</sup> LAW AND SEA. *McFadden v Blue Star Line (1905)* 1 KB 697. “(...) When a voyage is in stages the warranty is that the ship on starting on each particular stage is fit for that stage. Thus, if she is going to stop at an intermediate port, she must have sufficient coals to take her to that port, but she is not bound to have sufficient coals to take her the whole voyage. It is treated as a separate warranty for each stage of the voyage (...)” Disponível em: < [http://www.lawandsea.net/COG/COG\\_Seaworthiness\\_5\\_stages.html](http://www.lawandsea.net/COG/COG_Seaworthiness_5_stages.html) >. Acesso em: 15 de março de 2018.

<sup>28</sup> LAW AND SEA. *Quebec Marine Insurance Co v Commercial Bank of Canada (1870)* LR 3 PC 234. “(...) there is seaworthiness for the port, seaworthiness in some cases for the river, and seaworthiness in some cases, as in a case that has been put forward, of a whaling voyage, for some definite, well-recognised, and distinctly separate stage of the voyage. This principle has been sanctioned by various decisions, but it has been equally well decided that a vessel, in cases where these several distinct stages of navigation involve the necessity of a different equipment or state of seaworthiness, must be properly equipped and in all respects seaworthy for each of these stages of the voyage, respectively, at the time she enters upon each stage; otherwise the warranty of seaworthiness has not been complied with. It was argued that the obligation thus cast upon the assured to procure and provide a proper condition of equipment of the vessel to encounter the perils of each stage of the voyage necessarily involves the idea that between one stage of the voyage and another he should be allowed an opportunity to find and provide that further equipment which the subsequent stage of the voyage requires, and no doubt that is so.” Disponível em: < [http://www.lawandsea.net/COG/COG\\_Seaworthiness\\_5\\_stages.html](http://www.lawandsea.net/COG/COG_Seaworthiness_5_stages.html) >. Acesso em: 15 de março de 2018.

<sup>29</sup> KASSEM, A. H. *Op. Cit.* p.390.

<sup>30</sup> *Riverstone Meat Company Pty., Ltd. V. Lanashire Shipping Company, Ltd. (The Muncaster Castle)* [1961] 1Lloyds Rep. 57 (H.L.). KASSEM, A. H. *Op. Cit.* p. 217.



ele contratado excelentes trabalhadores para o serviço<sup>31</sup>. Nas situações de avaria ou defeito da mercadoria o ônus da prova é daquele que alega a falta de navegabilidade<sup>32</sup>, ou seja, no caso anterior, cumpriu a empresa (dona da carga) essa incumbência em relação ao transportador, pois comprovou a avaria de seus produtos em decorrência de mau reparo feito na embarcação.

A doutrina de Tetley é um exemplo de corrente que conferiu sentido amplo ao conceito de navegabilidade e, para ele, muito deve ser realizado até a concretização da obrigação. Sua doutrina aduz ser preciso ter controle das seguintes condições: se as escotilhas estão devidamente apertadas, o bom estado das bombas, válvulas, caldeiras, motores, geradores, casco do navio (invólucro exterior da embarcação), o acondicionamento da carga transportada e dos suprimentos necessários para a alimentação da tripulação durante o percurso a ser realizado<sup>33</sup>. Também segundo sua doutrina são exemplos de in navegabilidade a estiva defeituosa e a sobrecarga do navio<sup>34</sup>. Como exemplo prático, é possível citar o caso *HongKong Fir Shipping Co. Ltd v. Kawasaki Kisen Kaisha*<sup>35</sup> no qual o contrato previa como sinônimo de navegabilidade a obrigação, por parte do transportador, de conferir o bom funcionamento do navio, de seus equipamentos e tripulação, ou seja, determinou sentido amplo.

O vocábulo “navegabilidade”, portanto, apresentou mudanças em seu conceito e escrita como resultado das relações estabelecidas no comércio mundial. Após a convenção de 1924 um novo termo (estado de navegabilidade) ganha solidez e passa a ser usado por parte da doutrina e, de acordo com os autores Matusalém Pimenta, Stewart Boyd e Ignácio

---

<sup>31</sup> SOROA, José María Ruiz, SARASÚA, S. Zabatela, RODRÍGUEZ, M. González. *Manual de Derecho del Transporte Marítimo*. Vitoria-Gasteiz: Serviço Central de Publicaciones del Gobierno Vasco. 1997, p. 434.

<sup>32</sup> *Lindsay v. Klein (The Tatjana) [1911] A.C. 194-203*. Sobre o caso, Lord Shaw of Dunfermline assim pronunciou-se: “My Lords, in the judgments stress is repeatedly laid upon the fact that the onus of proving unseaworthiness is upon those who allege it. This is, of course, a sound doctrine; and it is none the less sound although the vessel break down or sink shortly after putting to sea. That is the principle of law. But the enunciation of that proposition does not impair or alter certain presumptions of fact, such presumptions, for instance, as those which arise from the age, the low classing, or non-classing, the non-survey of ship or machinery, the refusal to insure, the laying up, the admitted defects, and generally the poor and worsening record of the vessel, together with finally the breakdown, say, of the machinery, immediately, or almost immediately, on the ship putting to sea. It would be a very curious, and, in my opinion, an unreasonable and dangerous, thing if circumstances like these did not raise presumptions to which, especially taken cumulatively, effect were not to be given in Courts of law.” Disponível em: < <http://classic.austlii.edu.au/au/journals/FedJSchol/2008/20.html> > Acesso em: 20 de março de 2018.

<sup>33</sup> TETLEY, William, *Op. cit.*, p. 370.

<sup>34</sup> ALBIZU, [Juan Carlos Sáenz García de](#). *La Innavegabilidad del Buque en el Transporte Marítimo*, Madrid: Remolques Maritimos. 1992, p.129.

<sup>35</sup> *HongKong Fir Shipping Co. Ltd v. Kawasaki Kisen Kaisha (20 de dezembro de 1961)*. *Int.Com.L.R.* 12/20. KASSEM, A. H. *Op. Cit.* p. 22.

Martinez, pode ser aplicado sob duas perspectivas: absoluta (seaworthiness) e relativa (cargoworthiness)<sup>36</sup>. A navegabilidade absoluta se refere às condições objetivas (técnica e funcional) que o navio deve reunir para enfrentar, com independência, os riscos da navegação e sem comprometer a segurança do transporte e dos tripulantes<sup>37</sup>; já a navegabilidade relativa compreende a inaptidão do navio para o cumprimento do contrato, apesar de sua capacidade para navegar<sup>38</sup>.

### **1.1.1 CONVENÇÕES INTERNACIONAIS E LEGISLAÇÕES NACIONAIS SOBRE A OBRIGAÇÃO DE NAVEGABILIDADE**

Na convenção de Haia o vocábulo navegabilidade não foi mencionado, mas, em interpretação ao que preceitua seu artigo 2º e 3º é possível determinar sua exigibilidade nas regras. Em seguida, duas alterações foram realizadas em seu texto: os protocolos de Visby e SDR. As mudanças, contudo, não interferiram nas obrigações dos transportadores.

A convenção seguinte, de Hamburgo (1978), não trouxe referências sobre a navegabilidade em seu texto, apenas fez menção - com ares de recomendação - por meio de uma nota explicativa da secretaria da CNUDMI (Comissão das Nações Unidas sobre o Direito Marítimo) lançada ao final do texto destas regras.

Em 2009 é publicada a convenção de Roterdão. Estas regras trouxeram adequações entre a realidade dos transportes marítimos e o avanço tecnológico sofrido pelo mercado econômico, isto porque, nos anos subsequentes às convenções de Haia e Hamburgo, surgem: o computador, GPS (Global Positioning System), comunicação via satélite, combustíveis diferenciados (p.e. óleo bunker), entre outros. Todas estas modernizações, com maquinário de ponta e tecnologia avançada, trouxeram maior automatização aos navios cargueiros<sup>39</sup> e é, portanto, uma realidade que a convenção de Roterdão busca se adequar. É natural que mudanças tecnológicas sejam agentes influenciadores das relações comerciais, quaisquer que sejam elas. O progresso permite também, ao transportador, maior domínio do navio, mesmo após sua saída do porto, ou seja, há possibilidade para estender a obrigação de

---

<sup>36</sup> MARTINEZ, Ignacio Arroyo. *Compendio de Derecho Marítimo*. 3ª ed. Madrid: Tecnos. 2009, p. 163.

<sup>37</sup> BOYD, Stewart C. *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading*. 20ª ed. London: Sweet e Maxwell, 1996, p. 94-95.

<sup>38</sup> PIMENTA, Matusalém. *Processo marítimo, formalidades e tramitação*. 2ª ed. Barueri: Manole, 2013, p. 88.

<sup>39</sup> CHORÃO, João Bigotte, ed. lit. – *Verbo: enciclopédia luso-brasileira de cultura: edição século XXI*. Vol. 1. Lisboa: Verbo, 1998. ISBN 972-22-1851-4., p. 1367.

navegabilidade para o momento “durante a viagem”, de modo que se mantenha em boas condições o navio e a carga (*ship worthy and cargo worthy*) durante o percurso<sup>40</sup>. A leitura do artigo 14º das Regras de Roterdão estende essa obrigação ao transportador por entender ser sua a responsabilidade de “tornar e manter o navio em condições de navegabilidade”, ou seja, mesmo depois de iniciada a viagem ele possui obrigações para com o navio e a mercadoria.

Destarte, ao transportador também recai a obrigação para com as questões de segurança, quais sejam, ser obediente as regras de SOLAS *International Convention for the Safety of Life at Sea* (responsável por estabelecer os padrões mínimos para a construção de navios, doação de equipamentos de segurança e proteção, procedimentos de emergência, inspeções e emissões de certificados), do Código IMO, que é responsável pela padronização mundial da indústria marítima (compreendida a construção naval, pesca, portos...) e de controlar as regras relativas ao meio ambiente marinho (A Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios - MARPOL)<sup>41</sup>. Neste contexto, é importante que o estado de navegabilidade seja mantido antes e durante o início da viagem, conforme atribuição da nova convenção.

O direito interno português, através do decreto n.º 37.748, de 1 de fevereiro de 1950, incorporou às suas normas os artigos 1º a 8º da convenção de Haia de 1924, de modo que navegabilidade passou a ser uma obrigação exigível<sup>42</sup>. Já o direito brasileiro que não possui a convenção como parte de sua legislação interna, encontra na Lei n.º 9.537/97, artigo 2º, VII, amparo para cobrar uma das condições da navegabilidade. O referido dispositivo jurídico dispõe sobre a obrigatoriedade de fiscalização para segurança das embarcações e tripulação<sup>43</sup>. Ademais, a parte segunda (comércio marítimo) do código comercial brasileiro também ajuda na concretização dessa obrigação.

---

<sup>40</sup> MARTINEZ, Ignacio Arroyo. *Compendio... Op. Cit.*, p. 163.

<sup>41</sup> SOVERAL, Alexandre Martins. *Op. Cit.*, p. 107.

<sup>42</sup> Acórdão do STJ de Portugal de 06 de julho de 1978. Conselheiro OCTAVIO GARCIA. Referências Internacionais: CONV. DE BRUXELAS DE 1924/08/25. (...) III - O estado de navegabilidade consiste em assegurar a solidez e estabilidade do navio e a aptidão para a viagem. IV - A navegabilidade aprecia-se em concreto, atendendo a natureza especial das fazendas transportadas e a viagem para que o navio e destinado. V - O n. 2 do artigo 661 do Código de Processo Civil abrange a hipótese de ter sido formulado um pedido específico e o tribunal não ter coligido dados suficientes para fixar a quantidade da condenação. Disponível em: <  
<http://www.dgsi.pt/jstj.nsf/954f0ce6ad9dd8b980256b5f003fa814/7d1cd8e1894d44ab802568fc003969ae?OpenDocument&Highlight=0,navegabilidade>>. Acesso em: 22 de março de 2018.

<sup>43</sup> BRASIL. Lei n.º 9.537/97 de, 11 de novembro de 1997. Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências. “**Artigo 2º, VII: Inspeção Naval - atividade de cunho administrativo, que consiste na fiscalização do cumprimento desta Lei, das normas e regulamentos dela**

Ter Domínio do conceito de navegabilidade é fundamental no contrato de transporte, pois engloba, ao admitir sua definição mais completa, quase que a totalidade das obrigações do transportador. Sua concretização gera segurança jurídica, um transporte bem administrado e o fluxo positivo da economia e bens no mundo.

## 1.2 ARMAR

A segunda obrigação a ser observada é a de armar o navio. Apesar de inserida em algumas doutrinas como parte da obrigação de navegabilidade<sup>44</sup>, merece destaque por ter sido considerada uma em convenção internacional de transporte marítimo<sup>45</sup>.

Assim como a navegabilidade, a obrigação de armar também foi apontada no *Harter Act* de 1893, em sua seção 2, quando da citação “*outfit said vessel*” e “*man*”, o primeiro termo determinava ao transportador ter um navio com boa estrutura/suporte, já o segundo se referia a existência de tripulação; no *carriage of goods by sea act (COGSA)* dos Estados Unidos de 1936, na seção 3, nº 1, alínea b), a citação “*properly man*” estabeleceu a contratação de tripulantes bem instruídos. A obrigação de armar, portanto, se refere a estrutura do navio e ao todo necessário para a boa permanência dessa condição<sup>46</sup>. Tal conceito poderia ser incluído na definição de navegabilidade, todavia, armar notabiliza a finalidade para a qual o navio foi destinado<sup>47</sup> e não somente sua capacidade para navegar, ou seja, a depender do tipo de carga transportada haverá necessidades próprias para atender<sup>48</sup>. Ademais, o transportador, nesta obrigação, também possui a incumbência de verificar se a embarcação escolhida possui todos os requisitos necessários para o

---

decorrentes, e dos atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, no que se refere exclusivamente à salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação, no mar aberto e em hidrovias interiores, e à prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas fixas ou suas instalações de apoio.”

<sup>44</sup> TETLEY, William, *Op. cit.*, p. 370 ss.

<sup>45</sup> Convenção de Haia de 1924. **Art. 3º, nº. 1.** O armador será obrigado, antes do início da viagem (...). **b)** Armar (...) o navio.

<sup>46</sup> BRITANNICA. *Encyclopaedia Britannica*. Disponível em: < <https://www.britannica.com/technology/ship-construction> >. Acesso em: 26 de março de 2018.

<sup>47</sup> GARRIGUES, Joaquim. *Curso de Derecho Mercantil*. Tomo II, 3ª ed. Madrid: Silverio Aguirre Torre, 1960, p. 764.

<sup>48</sup> É o caso da embarcação Roll-on/Roll-off (RO-RO) que são navios especiais e se destinam, exclusivamente, ao transporte de veículos, carretas ou trailers, pois possuem as exigências e padrões necessários para esse tipo de carga.

enfrentamento da viagem, como comentado no caso *Kopitoff v. Wilson*<sup>49</sup> no qual foi comprovada a aptidão do navio para encarar os perigos do mar e possíveis riscos acidentais.

Isto significa que, escolhida a embarcação para o transporte das mercadorias, deve o transportador verificar suas condições para o serviço ao qual foi designado, pois pode um navio ser navegável, mas não estar armado do necessário para transportar uma mercadoria específica (p.e. pode um navio está apto para o carregamento de veículos – Roll-on/Roll-off, RO-RO -, mas não para o de alimentos), deste modo, distinguem-se as obrigações “armar” e “navegabilidade”. Ao “armar” é levado em consideração a adequação física, a natureza e idade do navio, o tipo de carga transportada, a tripulação, a rota da viagem (p.e. se vai parar em algum porto, qual mar irá navegar), dentre outras exigências, com fins de encontrar uma embarcação que se adeque ao contrato. O caso *Actis Co. Ltd. v. The Sanko Steamship Co. Ltd. (The Aquacharm)* exemplifica a importância de um navio adequado para uma viagem, na situação foi exigido o carregamento de carvão entre as cidades de Baltimore e Tóquio, todavia, ao chegar no canal do Panamá, a embarcação tornou-se “inavegável”, pois não conseguia passar pela água doce pertencente ao canal. O transportador não observou a mudança na densidade das águas durante seu percurso e, apesar da existência de uma embarcação atendendo as condições de navegabilidade, não houve cumprimento da obrigação “armar o navio”, já que ele era inadequado para aquela viagem.

Além da atenção aos conceitos de navegabilidade e da obrigação “armar o navio” é importante entender os significados e diferença dos termos negligência e incompetência com a obrigação ora tratada, vista a possibilidade de confusão na percepção dos vocábulos e a correta defesa da obrigação “armar”, com o afastamento de qualquer dúvida quanto a este conteúdo. A jurisprudência, desde muito cedo, demonstrou preocupação sobre a matéria e já em 1877 determinou a diferença entre negligência e armação errônea do navio. Foi no caso *Steel et Al. v. The State Line Steamship Company*<sup>50</sup> que Lord Blackburn apontou como

---

<sup>49</sup> Al Tamimi & Company. *Kopitoff v Wilson*, [ (1876) 1 QBD 602 ]. “The shipowner is, by nature of the contract, impliedly and necessarily held to warrant that the ship is good, and is in a condition to perform the voyage then about to be undertaken, or, in ordinary language, is seaworthy, that is, fit to meet and undergo the perils of the sea and other incidental risks to which she must necessarily be exposed in the course of the voyage”. TAMIMI. A shipowners duty to provide a seaworthy ship under the charterparty Disponível em: < <http://www.tamimi.com/en/magazine/law-update/section-6/september-2/a-shipowners-duty-to-provide-a-seaworthy-ship-under-the-charterparty.html> >. Acesso em: 26 de março de 2018.

<sup>50</sup> Swarb. *Steel et Al. v. The State Line Steamship Company*, (1877-78). “An insured ship should be ‘in a condition to encounter whatever perils of the sea a ship of that kind and laden in that way may be fairly expected to encounter.’ However, an express exception of negligence did not cover loss due to unseaworthiness. Lord Blackburn distinguished between (i) a port hole left open on the orlop deck with cargo piled up high against it, where no one could see whether the port hole had been left open or not, in circumstances where it would require

indevidamente armado o navio possuidor de um buraco em seu convés, mas escondido pela posição de como foi disposta a mercadoria na ocasião do carregamento, esta situação impossibilitou o transportador e demais tripulantes de perceber o problema (inadequação física para o transporte); já uma porta aberta, mas que deveria estar fechada – interferindo diretamente na boa condição da mercadoria -, quando do momento do traslado é, para o Lord, uma negligência. Na descrição aduzida por Blackburn, portanto, é facilitada a identificação de negligência e da obrigação “armar o navio”. O buraco na estrutura da embarcação e a porta aberta são condições que, quando submetidas a um mar revolto/tempestade, podem acarretar no descumprimento da obrigação por danos na carga, todavia, é perceptível, no último caso (porta aberta), a aptidão do navio para navegar e a evidente irresponsabilidade do transportador (negligência) como motivo da embarcação ter se tornado imprópria para o cumprimento do contrato. Outra possível condição que também difere da obrigação “armar o navio” é a incompetência e sobre essa questão é importante destacar fatores que lhe são inerentes, quais sejam: a falta de conhecimento, imperícia, inexperiência, inabilidade, dentre outros<sup>51</sup>. Sobre o assunto Cresswell J. disse, no caso *The Eurasian Dream*<sup>52</sup>, ser a incompetência derivada de: uma falta inerente de capacidade; falta de treinamento ou instrução adequada (p.e. falta de formação adequada de combate a incêndios); falta de conhecimento sobre um determinado navio e/ou seus sistemas; falta de disposição para realizar o trabalho adequadamente. O *Harter Act* (1893) e as primeiras legislações sobre o assunto não trataram dos termos negligência e incompetência.

### 1.2.1 CONVENÇÕES INTERNACIONAIS E LEGISLAÇÕES NACIONAIS SOBRE A OBRIGAÇÃO DE ARMAR

Após o *Harter Act* e *Carriage of goods by sea act*, a convenção de Haia trouxe, em seu artigo 3º, nº. 1, alínea b), o termo “armar” referindo-se ao navio e impondo como

---

a great deal to time to remove the cargo; and (ii) a porthole left open in a cabin which could be shut at a moment's notice as soon as the sea became rough. In the latter case the vessel would not be unfit to encounter the perils of the voyage because the matter could be set right within a few minutes and 'if they did not put it right after such a warning, that would be negligence on the part of the crew, and not unseaworthiness of the ship". SWARB. Swarb. *Steel et Al. v. The State Line Steamship Company*. Disponível em: < <http://swarb.co.uk/steel-v-state-line-steamship-co-1877/> >. Acesso em: 28 de março de 2018.

<sup>51</sup> INFOPEDIA. Significado de incompetência. Disponível em: < <https://www.infopedia.pt/dicionarios/lingua-portuguesa/incompet%C3%A2ncia> >. Acesso em: 06 de abril de 2018. *Incapacidade para desempenhar convenientemente uma tarefa ou um cargo.*

<sup>52</sup> *The Eurasian Dream* [2002] 1 Lloyd's Rep 719, at p.736. KASSEM, A. H. *Op. Cit.* p. 36.

obrigação do transportador. A doutrina de Garrigues, em interpretação a esta convenção, explicou “armar” como um conjunto de operações jurídicas<sup>53</sup> e materiais destinados a pôr o navio em condições de transportar a mercadoria<sup>54</sup>. Já Ripert, entende a obrigação unicamente como a instalação de todos os meios técnicos necessários para a navegação (p.e. instalações de bordo e salvamento; sinais) ou apenas como um navio que possui uma tripulação eficiente<sup>55</sup>. No caso prático de *Dixon v. Sandler* “armar” foi compreendida como a união desses argumentos<sup>56</sup>.

A convenção de Hamburgo não fez menção às obrigações do transportador, após tratar das disposições gerais de suas normas falou sobre a responsabilidade do transportador e de suas exonerações. A convenção de Roterdão, em uma interpretação mais crítica, trouxe o conceito de “armar o navio” implícito ao de navegabilidade, ao citar esta última obrigação em seu artigo 14º, alínea a. Vê-se que as últimas convenções não acolheram a continuidade desta obrigação em seus textos, de fato, ao aplicar um conceito extensivo de navegabilidade (prática a adquirir muita força, principalmente nas doutrinas) é possível inserir a obrigação de “armar o navio” sem prejuízo de um transporte de mercadorias bem realizado.

No direito interno de Portugal, conforme citado anteriormente, houve a inserção dos primeiros artigos da convenção de Haia, este fato torna exigível a obrigação “armar o navio” aos contratos de transporte marítimo firmados neste país. O Brasil, apesar de não ter ratificado as convenções, já discutia o assunto. Os primeiros ensinamentos sobre a matéria foram realizados pela marinha, na ocasião, era dito que “armar tinha a ver com a armação dos mastros e vergas, com suas vestiduras, ou seja, os cabos fixos de sustentação e os cabos de laborar dos mastros, das vergas e do velame (velas)”<sup>57</sup>. Atenta-se para questões físicas do navio, à época, sem qualquer tecnologia envolvida. Apesar dos anos que separam o conceito dado pela marinha brasileira, em seus primórdios, e o atual momento do comércio marítimo (informatizado), o que prevalece quando se discute sobre “armar um navio” é o entendimento de que ele esteja apto para operar com todas as suas necessidades. De tal forma, José Lacerda define armar uma embarcação como o provimento dos materiais

---

<sup>53</sup> A exemplo do acerto sobre quem é capitão e tripulação.

<sup>54</sup> GARRIGUES, Joaquim. *Op. Cit.*, p. 649.

<sup>55</sup> RIPERT. Georges. *Droit Maritime*. Vol II, 4ª ed. Paris: Rousseau, 1952, p. 312.

<sup>56</sup> *Dixon v. Sadler*, 5 M. & W. 405, 414. Cited in *Hedley v. The Pinkney and Sons Steamship Company, Limited*, [1894] A.C. 222 at p.227: “she (the vessel) shall be in a fit state as to repairs, equipment, and crew, and in all other respects to encounter the ordinary perils of the voyage”. KASSEM, A. H. *Op. Cit.* p. 127.

<sup>57</sup> BRASIL. Ministério da defesa - Marinha do Brasil. *Conhecendo o navio*. Disponível em: < [https://www.mar.mil.br/menu\\_v/tradicoes\\_do\\_mar/o\\_navio.htm](https://www.mar.mil.br/menu_v/tradicoes_do_mar/o_navio.htm) >. Acesso em: 10 de abril de 2018.

indispensáveis para seu funcionamento, até mesmo, pode incluir a presença da tripulação responsável por realizar o transporte das mercadorias<sup>58</sup>.

Pois bem. A obrigação de armar, em sua individualidade, tem importância no transporte de mercadoria por direcionar um navio ao cumprimento de determinado contrato de transporte em razão de suas características específicas.

### 1.3 EQUIPAR

Equipar é a terceira obrigação a ser estudada no momento “antes de iniciar” a viagem. Assim como “armar”, ela também pode aparecer inserida ao conceito de navegabilidade<sup>59</sup>, todavia, a jurisprudência do século XIX e as convenções internacionais<sup>60</sup> sobre transporte marítimo de mercadorias trazem seu significado particularizado, o que demonstra a importância de sua análise.

Do mesmo modo das obrigações anteriores, “equipar o navio” também foi citada na seção 2 do *Harter Act* de 1893 como de responsabilidade do transportador: “*properly equip*”; na seção 3, nº 1, alínea b) do *carriage of goods by sea act (COGSA)* dos Estados Unidos de 1936 ao destacar “*equip*” na realização do transporte marítimo; nas convenções de Haia de 1921 e 1924, Hamburgo de 1978 e Roterdão de 2009.

Seu significado, de acordo com o dicionário, é de prover o navio do necessário para a realização de manobras e sua defesa<sup>61</sup>, uma definição muito próxima a de “armar”, vista a preocupação com a estrutura da embarcação, porém mais inclinada a necessidades complementares, como a existência de um guindaste, sensores, botes de resgate... Segundo Sánchez Calero, em um entendimento mais abrangente sobre esta obrigação, equipar é toda ferramenta a permitir o funcionamento do navio para o transporte da carga e de sua tripulação<sup>62</sup>, além disso, o doutrinador evidenciou a diferença entre equipar e armar<sup>63</sup>. A

---

<sup>58</sup> LACERDA, José Candido Sampaio de. *Curso de direito privado da navegação*. 3ª ed. rev. e atual. por Aurélio Pitanga Seixas Filho. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 1984, p. 69.

<sup>59</sup> WILSON, John F. *Carriage of Goods by Sea*. 4ª ed. London: Longman. 2001, p. 9.

<sup>60</sup> Convenção de Bruxelas de 1924, art. 3º, b). Convenção de Roterdão, art. 14, b).

<sup>61</sup> PRIBERAM. Equipar. Prover (um navio) de quanto precisa para a manobra, defesa, alimentação, etc. Disponível em: < <https://www.priberam.pt/dlpo/equipar> >. Acesso em: 12 de abril de 2018.

<sup>62</sup> A preocupação em relação aos equipamentos é diretamente ligada com a mercadoria e tripulação. CALERO. Fernando Sánchez. *Op. cit.*, p. 288.

<sup>63</sup> “*Los términos de armar y equipar un buque son equívocos en cuanto que se utilizan en ocasiones para expresar ideas idénticas*”. *Ibid.*, p. 287. Armar diz respeito a estrutura em si de um navio, já equipar se preocupa com equipamentos que devem constituir-lo, mas que não estejam ligados a sua estrutura principal, a exemplo das camas dos tripulantes, das balsas salva-vidas, das bússulas.



obrigação, portanto, é constituída pelo bom serviço exercido pelos tripulantes e pelo uso de ferramentas essenciais e insubstituíveis. Mas o que deve ser considerado essencial? Segundo decisão dos Lordes Bankes, Scrutton e Atkin no caso *Bradley v. Federal Steam Navigation*<sup>64</sup>, não é obrigatório colocar equipamentos de última geração nos navios, mas tão somente, aqueles que, com ajuda do avanço tecnológico, se tornaram imprescindíveis para a prática do transporte de mercadorias (p.e. radar, gerador de emergência, GPS). Já para José Lastres equipar é apresentado como a união dos conceitos supracitados<sup>65</sup>, ou seja, a preocupação com equipamentos que estejam ligados à estrutura principal da embarcação e suas mercadorias, além das condições dos trabalhadores durante o percurso (p.e. a mobília do alojamento, banheiro, cozinha – camas, chuveiros, mesas...), ademais, acrescenta que a tripulação deve ser formada por pessoas com condições prescritas pela lei e/ou regulamentos (a depender do país) para realizar os serviços no navio<sup>66</sup>, ou seja, trabalhadores especializados<sup>67</sup>. Outros doutrinadores restringem o significado do termo ao considerar apenas uma dessas condições como único conceito para a obrigação equipar (p.e. ter uma tripulação habilitada)<sup>68</sup>. No caso prático *President of India v. West Coast SS Co (The*

---

<sup>64</sup> *Bradley v. Federal Steam Navigation* [1926]. "COURT OF APPEAL. Before Lord Justice Bankes, Lord Justice Scrutton and Lord Justice Atkin. "Bill of lading - Damage to cargo - "Brown heart" in apples - Whether caused by absence of ventilation or by inherent vice - Australian Sea Carriage of Goods Act, 1904, Sects. 5, 8". Sobre a problemática do "Brown heart" in apples uma publicação do The Sunday Times de 15 de outubro de 1922 explicou: "BROWN HEART" IN APPLES. A Pathologist's Opinion. LONDON, Saturday. Replying to an inquiry from the Fruit and Produce Exchange of Great Britain Limited, regarding the causes of "brown heart" in apples, Dr. Charles Brooks, pathologist of the United States Department of Agriculture, says: "I think it is largely due to the accumulation of gases given off by the apples. The trouble is also favored by high temperature, which must have existed to produce gases in such large quantities, and probably also favored by an overripeness of the fruit. A similar disease is known, in the United States, and is called 'internal break-down,' which is thought to be entirely due to overripeness at the picking time, but it is also brought about by storage at a high temperature." Dr. Brooks further stated in his reply:-- "The removal of foul air by suction from the bottom of ships' holds would, largely prevent 'brown heart' and entirely prevent it if proper temperatures were maintained. Precooling would probably allow the apples to go through, even under the present shipping conditions, without any great development of 'brown heart.' Also if the ship has sufficient refrigeration and air ventilation during the first part of the voyage it would probably prevent trouble without precooling. Under the present conditions it was very dangerous to open the chamber after it was closed, but it ought to be possible, if the ship has sufficient refrigeration, to reduce the apples to a proper storage temperature within a few days." I-LAW. *Bradley v. Federal Steam Navigation*. Disponível em: < <https://www.ilaw.com/ilaw/doc/view.htm?id=140214> >. Acesso em: 12 de abril de 2018.

<sup>65</sup> As obrigações citadas podem ser operadas pelo transportador ou por outra pessoa que o represente (p.e. gestor de navios), em ambas as situações responde o transportador por incumprimento. BASTOS, Nuno Manuel Castello-Branco. *Direito dos Transportes*. Caderno nº. 2. Coimbra: Almedina, 2004, p. 256.

<sup>66</sup> PAYNE, William V. *Payne and Ivamy's Carriage of Goods by Sea*. 11ª ed. London: Butterworths. 1979, p. 92-94.

<sup>67</sup> Denomina-se tripulação ou equipagem o conjunto de pessoas empregadas a serviço do navio e embarcadas mediante contrato. MARTINS, Eliane M. Octaviano. Curso de Direito Marítimo. 3ª ed., vol. 1. Barueri: Manole. 2008, p. 282.

<sup>68</sup> Determina equipar como a obrigação que oferece uma tripulação bem equipada. SOROA, José María Ruiz. *Op. Cit*, p. 435.

*Portland Trader*)<sup>69</sup> ficou entendido o dever do transportador apresentar um navio com equipamento razoável e adequado para o uso do serviço pretendido.

Pois bem. Equipar possui uma preocupação com a estrutura da embarcação, mercadorias, tripulantes e é dever do transportador cumprir todas as exigências inerentes, não lhe excedendo nova responsabilidade, mesmo que esteja interligada a outra obrigação, como a de descarregar a mercadoria, de tal modo, se a retirada da carga da embarcação não lhe for cobrada em contrato, não precisa o transportador se preocupar com a existência de um guindaste para tal ato, por exemplo. No que diz respeito a outra parte contratante – interessado no recebimento da mercadoria – lhe pode ser um direito o ato de aferir o cumprimento da obrigação equipar por meio de uma inspeção, basta estipular em contrato, neste momento, é possível verificar as condições da embarcação e, caso necessário, requerer reparos ou, pode ainda, reaver direitos ou condições em juízo.

### 1.3.1 CONVENÇÕES INTERNACIONAIS E LEGISLAÇÕES NACIONAIS SOBRE A OBRIGAÇÃO DE EQUIPAR

Após o *Harter Act* e o *COGSA* vieram as convenções internacionais sobre o transporte marítimo. Nestes novos textos a obrigação ganhou mais expressividade e notoriedade, além de um aprofundamento no tema. “Equipar” continuou como um dever do transportador.

As convenções, desse modo, assim como os casos práticos, também ajudaram a definir e cobrar a obrigação de “equipar um navio” ao transportador. A primeira convenção imperativa e internacional foi a de Haia em 1924 que tratou da matéria em seu artigo 3º, nº 1, alínea b. Em um primeiro momento, conforme leitura do caput<sup>70</sup> é possível conceber equipar como pertencente ao entendimento de navegabilidade, todavia, essa obrigação

---

<sup>69</sup> *President of India v West Coast SS Co (The Portland Trader)* [1964]. “Although the duty to furnish a seaworthy ship is absolute and is a species of liability without fault, limited neither by concepts of negligence nor by those which might be contractual in nature, the obligation does not require the owner to furnish a ship or gear beyond that which is reasonably fit for the use intended. In other words, the standard is not an accident-free ship, nor an obligation to provide a ship or gear which might withstand all conceivable hazards. In the last analysis, the obligation, although absolute, means nothing more or less than the duty to furnish a ship and equipment reasonably suitable for the intended use or service”. I-LAW. *President of India v West Coast SS*. Disponível em: < <https://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=142700> >. Acesso em: 14 de abril de 2018.

<sup>70</sup> **Convenção de Haia de 1924. Artigo. 3º, nº. 1.** O armador será obrigado, antes do início da viagem a exercer uma razoável diligência para: **b) Armar, equipar** e aprovisionar convenientemente o navio. **(grifo nosso).**

possui preocupação singular para com equipamentos essenciais ao navio, à carga e aos tripulantes, de tal modo, merece ser individualizada.

Por conseguinte, os protocolos de Visby (1969) e SDR (1979) são publicados, mas nenhum trata da matéria. Em 1978, com a publicação da convenção de Hamburgo (1978) o tema volta a ser debatido, mas apenas como análise ao texto empregado nas regras de Haia, na ocasião, as novas regras o consideraram um problema dentro da temática dos transportadores<sup>71</sup>. Na quarta convenção, de Roterdão em 2009, a matéria ganha novo destaque, pois determina como obrigação do transportador o dever de equipar o navio, bem como mantê-lo equipado durante a viagem (art. 14º, alínea b). Neste momento a realidade do transporte marítimo está atrelada a uma tecnologia avançada, de tal modo, é razoável a cobrança da continuidade dessa obrigação junto ao transportador<sup>72</sup>.

No direito interno português a obrigação “equipar” é exigível por meio da própria convenção de Haia (1924), já que esta foi incorporada ao direito do país por meio do decreto nº. 37.748, de 1 de fevereiro de 1950. Já no direito brasileiro, a obrigação não foi expressamente citada, valendo-se de interpretação ampla das normas, tal como pode ser observado nos artigos 732 e 733 do código civil<sup>73</sup> desse país.

Apesar de, em alguns casos, ser englobada ao conceito de navegabilidade<sup>74</sup>, ou ainda, ser confundida com a obrigação de armar<sup>75</sup>, o ato de equipar um navio precisa ser estudado separadamente, pois oferece suporte essencial na realização do traslado de cargas com o emprego de equipamentos imprescindíveis à embarcação e com uma tripulação que possui boas condições de trabalho durante o exercício de suas funções na viagem<sup>76</sup>. Ademais,

---

<sup>71</sup> Nota explicativa de la secretaría de la CNUDMI sobre el Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Marítimo de Mercancías, 1978 (Hamburgo). **A. Antecedentes de las Reglas de Hamburgo. 2. Descontento con el sistema de las Reglas de La Haya.** (...) *las Reglas de La Haya, que favorecían en gran manera a los porteadores a expensas de los cargadores, era injusta* (...).

<sup>72</sup> SOVERAL, Alexandre Martins. *Op. Cit.*, p. 106-107.

<sup>73</sup> **Código Civil Brasileiro. Art. 732.** 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. **Art. 733.** Nos contratos de transporte cumulativo, cada transportador se obriga a cumprir o contrato relativamente ao respectivo percurso, respondendo pelos danos nele causados a pessoas e coisas. § 1º. O dano, resultante do atraso ou da interrupção da viagem, será determinado em razão da totalidade do percurso. § 2º. Se houver substituição de algum dos transportadores no decorrer do percurso, a responsabilidade solidária estender-se-á ao substituto.

<sup>74</sup> GORTON, Lars. *Shipbroking and Chartering Practice*. 2ª ed. London: Lloyd's of London Press, 1984, p. 55 e ss.

<sup>75</sup> PAYNE, William, *Op. Cit.*, p. 92-94.

<sup>76</sup> MARTINEZ. Ignacio Arroyo. *Curso de Derecho Marítimo*. 2ª ed. Cizur Menor (Navarra): Aranzadi. 2005, p. 538-539.

a análise detalhada dessa obrigação elucida os deveres das partes envolvidas na relação e aumenta a proteção para com a carga e a segurança no comércio de transportes marítimos.

#### 1.4 APROVISIONAR

A quarta obrigação diz respeito ao provisionamento das mercadorias e cabe ao transportador realizá-la antes de iniciar a viagem<sup>77</sup>. Apesar da pouca exploração do tema pelos doutrinadores - por ser considerada uma extensão de navegabilidade ou de outra obrigação<sup>78</sup> - seu exercício é fundamental para a execução do transporte, pois garante condições ao funcionamento do próprio navio e de situação viável para o trabalho dos tripulantes no decorrer da viagem.

A primeira vez que “aprovisionar” ganhou visibilidade no plano internacional foi no ano de 1893, com a publicação do *Harter Act*, ao citar: “*provision*”; após, foi tratada na seção 3, nº 1, alínea b) do *carriage of goods by sea act (COGSA)* dos Estados Unidos de 1936 quando expôs: “*supply the ship*”. Nos anos seguintes, as convenções de Haia de 1921, 1924 e Roterdão de 2009 também abordaram a matéria.

Aprovisionar é um termo autoexplicativo e, no contexto do transporte marítimo de mercadorias significa fornecer de provisões/abastecer<sup>79</sup> o navio, ou seja, dispor de comida e água para os tripulantes e de combustível para a embarcação. A definição simples evidencia a necessidade de cumprimento da obrigação antes do início da viagem e de sua constância durante todo o percurso<sup>80</sup>. Deste modo, recai sobre o transportador a decisão de realizar o abastecimento do navio apenas no início da viagem ou mediante várias escalas durante o trajeto, sendo de sua responsabilidade as consequências dessa escolha. No caso *E. Timm & Son, LTD. v. Northumbrian Shipping Company, LTD*<sup>81</sup> a embarcação contratada teve sua

---

<sup>77</sup> Ibid., p. 538.

<sup>78</sup> WILSON, John F. *Carriage of Goods by Sea*. London: Pitman, 1988. p 10.

<sup>79</sup> PRIBERAM. Aprovisionar. Disponível em: < <https://www.priberam.pt/dlpo/aprovisionar> >. Acesso em: 18 de abril de 2018.

<sup>80</sup> CALERO. Fernando Sánchez. *Op. cit.*, p. 163.

<sup>81</sup> *E. Timm & Son, LTD. v. Northumbrian Shipping Company, LTD. (1939) 64 ll.l.rep. 33*. “Bill of lading-Unseaworthiness-Bunkers -Seaworthiness by stages-“Faults or errors in navigation”-Claim by cargo-owners against shipowners for loss of cargo shipped at Vancouver for Hull-Vessel, having left Colon, bound for St. Thomas to bunker-Inadequacy of bunkers-Decision of captain to deviate to Port Royal, Jamaica, for bunkers-Stranding of vessel on the Morant Cays in normal weather-Total loss of vessel and cargo-Admission that loss was due to negligent navigation of master-Whether shipowners had failed to exercise due diligence to make the vessel seaworthy in regard to her bunkers-Plaintiffs' contention that insufficient bunkers were carried for stage of voyage from Vancouver to St. Thomas, or, assuming a fresh stage commenced at Colon, for voyage from Colon to St. Thomas-Dispute as to bunker requirements for such a voyage - Seaworthiness by stages -

partida em Colón (Panamá) e chegada prevista para St. Thomas (Ilhas Virgens Americanas), no entanto, quase ao final do percurso foi forçada, por falta de combustível, a desviar sua rota em direção à Jamaica para abastecer e garantir o final de sua viagem. O cálculo equivocado resultou na perda da mercadoria e comprometeu a execução adequada do contrato de transporte. Também cabe ao transportador definir sobre o abastecimento da cozinha (alimentos/água) de toda a tripulação, não é necessário que este trabalho seja realizado diretamente por ele, mas é preciso indicar um encarregado para essas funções<sup>82</sup>.

#### 1.4.1 CONVENÇÕES INTERNACIONAIS E LEGISLAÇÕES NACIONAIS SOBRE A OBRIGAÇÃO DE APROVISIONAR

Passados trinta e um anos de sua primeira publicação, o tema volta a ser exposto em um texto internacional no ano de 1924, quando da publicação da Convenção de Haia (art. 3º, nº. 1, alínea b). A norma estabeleceu a obrigação do transportador para com o aprovisionamento do navio para o momento “antes de iniciar a viagem”<sup>83</sup> e incluiu essa obrigação como parte do exercício razoável de diligência por parte do transportador. Em seguida, foram publicados os protocolos de Visby (1969), SDR (1979) e a Convenção de Hamburgo, mas seus textos não versaram sobre a matéria. Só em 2009, com a convenção internacional de Roterdão, que a obrigação de aprovisionar volta a ser exposta. Neste momento, a proposta das regras eram de se adequar às novas condições do mercado marítimo internacional do século XX, e, para tanto, estipulou a obrigação aprovisionar em dois momentos da viagem: em seu início e durante toda ela<sup>84</sup>.

Igualmente as demais obrigações, o aprovisionamento também foi incorporado ao direito interno de Portugal por meio do decreto nº. 37.748, de 1 de fevereiro de 1950. O

---

Determination of stage - Authority of master to take in further bunkers at Colon if necessary-Shipowners' contention that Court should apply a lower standard of seaworthiness where vessel had an optional intermediate bunkering port; that there was a sufficiency of bunkers, bearing in mind that optional facility; and that the failure to make good what in fact turned out to be a deficiency was not a breach of the warranty of seaworthiness but was a fault or error of the master for which the shipowners were excused-Canadian Water-Carriage of Goods Act, 1910, Sects. 6, 7". I-LAW. *E. Timm & Son, LTD. v. Northumbrian Shipping Company*. Disponível em: <<https://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=142700>>. Acesso em: 20 de abril de 2018.

<sup>82</sup> No Brasil, os tripulantes responsáveis por esta tarefa se encontram na seção de câmara (cozinheiro e taifeiro). MARTINS, Eliane M. Octaviano. *Op. Cit.*, p. 285.

<sup>83</sup> SOVERAL, Alexandre Martins. *Op. Cit.*, p. 106.

<sup>84</sup> **Convenção de Roterdão de 2009. Artigo 14.** Obrigações específicas aplicáveis à viagem por mar. O transportador estará obrigado antes, **no início e durante a viagem**, com a devida diligência, a: (...) (b) Tripular, equipar e abastecer o navio, mantendo-o tripulado, equipado e abastecido durante a viagem. **(grifo nosso)**.

código de direito civil brasileiro - um dos responsáveis por tratar da matéria de transporte - não trouxe previsão para o provisionamento. Houve, todavia, menção para a possibilidade de cobrança de qualquer convenção internacional que versasse sobre a matéria de transportes marítimos, com permissão contida no artigo 732 de seu Código Civil: “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”, de tal modo, é necessária a manifestação das partes para adoção dessas regras no contrato internacional de transporte marítimo.

## 1.5 ADEQUAÇÃO DO NAVIO

Diferente das demais obrigações, a adequação não é encontrada expressa nas regras internacionais de transporte marítimo. Sua indicação - enquanto atribuição e dever do transportador -, foi evidenciada porque as convenções abordam a necessidade de pôr o navio em condições adequadas para o recebimento da mercadoria<sup>85</sup>.

O primeiro texto internacional a versar sobre a matéria foi o *Harter Act* de 1924, em sua seção 2, mencionou: “*to make said vessel seaworthy and capable of performing her intended voyage, or whereby the obligations of the master, officers, agents, or servants (...)*”, disse a regra ser imprescindível o adequado cumprimento das obrigações por parte da tripulação. Em seguida, o *carriage of goods by sea act (COGSA)* dos Estados Unidos de 1924, em sua seção 3, nº 1, alínea c), assim expôs: “*make the holds, refrigerating and cooling chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried, fit and safe for their reception, carriage, and preservation*”, determinou ao transportador a responsabilidade de tornar apropriado o ambiente da embarcação. Percebe-se, desde o princípio, que a busca pela adequação ocorreu em forma de instruções gerais, ou seja, colocar o navio em condições para o enfreteamento da viagem e cumprimento do contrato. Esta obrigação, com moldes de

---

<sup>85</sup> **Convenção de Haia de 1924. Art. 3º. nº.1.** O armador será obrigado, antes do início da viagem a exercer uma razoável diligência para: (...) e) Preparar e pôr em bom estado os porões, os frigoríficos e todas as outras partes do navio em que as mercadorias são carregadas, para sua recepção, transporte e conservação. **Convenção de Roterdão de 2009. Artigo 14.** Obrigações específicas aplicáveis à viagem por mar. O transportador estará obrigado antes, no início e durante a viagem, com a devida diligência, a: (...) e) Manter os porões e todas as outras partes do navio as quais transportem a carga, assim como todos e quaisquer containers fornecidos pelo transportador, os quais transportem a carga na parte interna ou sobre os mesmos, em condições adequadas e seguras para sua recepção, transporte e conservação.

orientação, foi assim perpetuada para as regras de Haia de 1924 e de Roterdão (2009), que também trouxeram o tema em seus textos.

Alguns doutrinadores entendem a adequação como uma extensão de navegabilidade<sup>86</sup>, isto porque as regras internacionais trouxeram essa atribuição por meio de um conjunto de circunstâncias, a saber: “preparar e pôr em bom estado os porões, os frigoríficos e todas as outras partes do navio (...)”<sup>87</sup>, em resumo, há o desejo de que o navio seja capaz de receber e transportar a carga sem lhe infligir dano. Nesse sentido, o caso prático de *Stanton v. Richardson*<sup>88</sup> reflete bem a importância dessa obrigação, em razão do navio ter se tornado inavegável por razões advindas de falha na adequação. Na situação concreta foram exigidas três embarcações que fossem aptas a transportar três tipos de produtos: trigo, açúcar e cevada – isto porque a escolha da carga apenas seria determinada em momento posterior e oportuno. Ocorre que o navio designado para o transporte de açúcar (açúcar molhado) fez uso de uma bomba para manter sua umidade controlada durante todo o percurso, porém, ainda no porto de carga, a máquina não conseguiu preservar as condições da mercadoria (espaço de recepção da carga inapropriado) e o líquido escorreu para os porões. O navio foi considerado inapto para a obrigação pretendida e realizou a imediata descarga de todo o produto.

Em consonância com este pensamento, a doutrina de Lacerda evidencia que operacionalizar corretamente essa obrigação é fundamental para cumprir o principal objetivo do transportador, qual seja, “entregar a carga tal como a tenha recebido”<sup>89</sup>, em mesmo raciocínio - de distinção e independência em relação às demais obrigações -, Calero alude ser a capacidade do navio para receber a mercadoria com condições apropriadas, ou seja, a apresentação de um local de armazenagem limpo e conservado, inclui aqui, as adegas, câmaras frias e frigoríficas<sup>90</sup>. No caso concreto de *Minister of Food v. Reardon Smith line*,

---

<sup>86</sup> TETLEY, William, *Op. cit.*, p. 370.

<sup>87</sup> **Convenção de Haia de 1924**. Art. 3º. nº.1, c.

<sup>88</sup> *Stanton v. Richardson*, (1874). “The shipowner contracted to carry wet sugar but the ship was not fit to carry it. The jury found also that it could not be made fit in time to avoid frustrating the purpose of the voyage. The molasses had drained from the wet sugar into the hold in large quantities and the ship’s pumps were unable to deal with it. The cargo was unloaded. Held: The charterers were entitled to refuse to reload it or to provide any other cargo. If the defect had been or could have been remedied within a reasonable time so as not to frustrate the adventure the charterer’s right would not have been to terminate the charter-party but to have claimed damages for any loss occasioned by the delay”. SWARB. *Stanton v. Richardson*. Disponível em: < <http://swarb.co.uk/stanton-v-richardson-1874/> >. Acesso em: 22 de abril de 2018.

<sup>89</sup> LACERDA, José Cândido Sampaio de. *Op. Cit.*. p. 193-194.

<sup>90</sup> CALERO. Fernando Sánchez. *Op. cit.*, p. 288-289.

*ltd*<sup>91</sup> os julgadores discutiram a culpa do transportador pelo erro de ter usado tanques sem ser a prova d'água. A escolha comprometeu a carga de trigo vinda da Austrália e endereçada ao Reino Unido. Nessa obrigação a preocupação é direcionada para os equipamentos utilizados, as condições do ambiente, o local e a forma como a carga foi transportada. Por esta razão, é crucial que o transportador, antes de iniciar a viagem, esteja atento a estas condições e demonstre preocupação com os locais de armazenagem do navio a fins de evitar danos e, para cumprir devidamente o contrato.

### 1.5.1 CONVENÇÕES INTERNACIONAIS E LEGISLAÇÕES NACIONAIS SOBRE A OBRIGAÇÃO DE ADEQUAÇÃO DO NAVIO

Após a publicação do COGSA em 1936, a adequação volta a ser discutida com a publicação da convenção internacional de Haia (Art. 3º. nº.1, c.). As normas imperativas expõem um conjunto de ações a serem realizadas pelo transportador com o objetivo de minimizar os riscos com a carga durante o traslado. No caso prático de *Petrofina SA de Bruxelas v. Compagnia Italiana Trasporto Olii Minerali de Génova*<sup>92</sup>, os transportadores

---

<sup>91</sup> *Minister of Food v. Reardon Smith line, ltd, (1951)*. “Charter-party-Damage to cargo-Liability of shipowners - Exceptions from liability-“Act, neglect, or default in the management of the ship”-Unseaworthiness -Charter of ship to carry full cargo of wheat from Australia to U.K.-Incorporation of provisions of Arts. III (except Rule 8), IV, VIII and IX of Schedule to Australian Sea-Carriage of Goods Act, 1924, which “shall apply to this charter-party and shall be deemed to be inserted in extenso therein”-Damage to cargo due to overflowing of water ballast tanks in course of ship repair survey at port of discharge - Claim against shipowners-Arbitration-Findings by umpire that the tank lids had been removed and replaced during the course of survey; that the chief officer had instructed an employee of the repairers to harden down the tank lids after replacement; and that the chief officer was negligent in pumping up the tanks without ensuring that they had been made watertight-Further finding that the shipowners failed to exercise due diligence at the beginning of the voyage, pursuant to Art. III of the Schedule to the said Act, to make the No. 2 hold fit and safe for the reception, carriage and preservation of the cargo of wheat loaded and carried therein in that the after 'tween deck scupper pipes were sealed with cement instead of being covered with burlap; but I find that substantial damage to the wheat in the No. 2 lower hold would have occurred even if the scupper pipes had been covered with burlap only, although I am unable to find whether, and, if so, by what amount, the damage would have thereby been decreased”. I-LAW. *Minister of Food v. Reardon Smith line* Disponível em: < <https://www.ilaw.com/ilaw/doc/view.htm?id=145078> >. Acesso em: 24 de abril de 2018.

<sup>92</sup> *Queensland National Bank v. Peninsular and Oriental Steam Navigation Co.* (1898) 1 QB 567 (CA). “In *Petrofina SA of Brussels v Compagnia Italiana Trasporto Olii Minerali of Genoa* (1937) 53 TLR 650, a cargo of benzine was discoloured due to failure to clean the vessel’s tanks properly prior to loading. The owners exercised due diligence to make the tanks clean and suitable for the cargo. The tanks had been inspected to the satisfaction of the charterer’s surveyor as expressly required by the charterparty. Nevertheless, the shipowners were held liable for breach of the implied warranty because as Lord Wright MR put it at p 291: If it is sought to effect a limitation of the overriding obligation to provide a seaworthy ship (whether that is express or implied for this purpose does not matter) by other express terms of the charterparty or contract of affreightment, that result can only be achieved if perfectly clear, effective and precise words are used expressly stating that limitation”. LAW AND SEA. *Queensland National Bank v. Peninsular and Oriental Steam Navigation Co.*



demonstraram preocupação com a limpeza adequada dos tanques do navio, todavia, o cuidado não foi suficiente e, mesmo assim, a carga de benzina ainda foi comprometida por ter sido descolorida.

Após o texto de Haia (1924) os protocolos de Visby, SDR e as regras de Hamburgo são publicados, mas não versaram sobre a matéria.

No ano de 2009, com a publicação da Convenção de Roterdão - terceira regra internacional a versar sobre o tema e a tentar uniformizá-lo - a adequação do navio surgiu com maior expressão. Seu artigo 14º dispôs ser uma das atribuições do transportador a destinação de um ambiente em condições adequadas e seguras para o recebimento, transporte e conservação das mercadorias<sup>93</sup>, há, em seu texto, anseios de tornar mais fidedigna a relação dos transportadores com o mundo moderno dos transportes marítimos, de tal modo, passou a direcionar essa obrigação aos containers – que ganham notoriedade no mercado a partir de 1968<sup>94</sup>. Neste sentido, o doutrinador José Lastres foi além e, considerando os avanços tecnológicos e as recentes regras, entendeu ser possível o direcionamento dessa obrigação para o carregador<sup>95</sup> ou receptor<sup>96</sup>, mediante estipulação em contrato<sup>97</sup>.

No direito interno português, a obrigação ora tratada passou a ser exigível quando da publicação do decreto nº. 37.748, de 1 de fevereiro de 1950, ao trazer previsibilidade para a utilização dos dispositivos de 1º a 8º da Convenção de Haia em suas regras nacionais. No direito brasileiro, assim como as obrigações anteriores, não é possível encontrar expressamente essa exigência, todavia, a leitura do artigo 749 de seu código civil<sup>98</sup> nos ampara legislativamente em relação a esse compromisso do transportador.

A adequação encerra um ciclo no contexto das obrigações, pois é a última de um conjunto proposto para viabilizar o recebimento da carga. Até este momento o navio, a

---

Disponível em: < [http://www.lawandsea.net/COG/COG\\_Tank\\_cleaning1.html](http://www.lawandsea.net/COG/COG_Tank_cleaning1.html) >. Acesso em: 28 de abril de 2018.

<sup>93</sup> **Convenção de Roterdão. 2009.** Artigo 14º, c.

<sup>94</sup> A história completa dos containers. Disponível em: < <http://mirandacontainer.com.br/historia-completa-containers/> >. Acesso em: 02 de maio de 2018.

<sup>95</sup> O carregador (*cargador, shipper, chargeur*) é a pessoa responsável por entregar as mercadorias que serão transladas a outro país mediante pagamento. É a parte oferente do contrato. FARIA. *Op. cit.*, p. 101., p. 36-37.

<sup>96</sup> Para Nuno Manuel Bastos, todavia, no contrato de transporte de mercadorias pode surgir uma terceira pessoa (além do carregador e transportador), o destinatário, sempre que ele não seja o próprio carregador, que por si, ou através de um mandatário, celebrou o contrato com o transportador. Surge assim, um contrato com efeitos “trilaterais”. BASTOS, Nuno Manuel Castello-Branco. *Op. Cit.*, p. 48.

<sup>97</sup> LASTRES. José Luis García-Pita y. *Estudios de Derecho Marítimo*. Cizur Menor: Aranzadi, 2012, p. 614.

<sup>98</sup> **Código Civil Brasileiro. Art. 749.** 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.

tripulação, os equipamentos, a alimentação e combustível necessários para toda a viagem e o espaço para abrigar a mercadoria passam a estar de acordo com as normas e necessidades específicas para atender as exigências do contrato de transporte.

## 1.6 CARREGAMENTO DAS MERCADORIAS

É nesse momento que se efetiva o primeiro contato do transportador com as mercadorias. Após a preocupação com as boas condições da embarcação, cabe a ele o recebimento da carga e a indicação de local adequado, no navio, para sua colocação<sup>99</sup>.

A obrigação de carregar não foi citada expressamente no *Harter Act* dos Estados Unidos de 1924, porém as regras citaram “*carefully handle*” para expressar a necessidade de manipulação/carregamento cuidadoso. Esse preceito, todavia, não precisa ser direcionado especificamente para este momento do transporte, mas para todo ele, vista o cumprimento da obrigação principal de entregar a mercadoria tal como tenha recebido<sup>100</sup>. Em seguida, com a publicação do *carriage of goods by sea act (COGSA)* dos Estados Unidos de 1924, o tema passa a ser abordado mais claramente com a menção “*carefully load*” (cuidado no carregamento) em sua seção 2 e com o termo “*handle*” (manusear) como atribuições do transportador. Os dois textos da legislação norte-americana trouxeram grande influência para o mercado e significativa expressão para outras nações. Em um contexto internacional a matéria passou a ser tratada com as Convenções de Haia (1924), Hamburgo (1978) e Roterdão (2009), já as modificações realizadas pelos Protocolos de Visby (1969) e SDR (1979) na Convenção de Haia (1924), por não terem tratado do tema, não serão, neste momento, abordadas. Imperioso versar que a forma de proceder em relação ao carregamento sofreu alterações com o tempo, assim, colocar a carga no navio quando da edição das Regras de Haia, em 1924, demandava do transportador um compromisso diferente daquele posto em 2009, quando da publicação da Convenção de Roterdão.

Isto posto, a obrigação de carregar começa a ser delineada e, genericamente, passa a se referir ao conjunto de operações responsáveis por colocar a carga a bordo do navio para seu transporte<sup>101</sup>, de modo que não se prejudiquem com as manobras efetuadas, nem

---

<sup>99</sup> **Convenção de Haia de 1924.** Art. 3º. nº.2.

<sup>100</sup> PINTO, Sónia Vanessa Morgado. *O contrato internacional de transporte marítimo de mercadorias.* Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa. Lisboa, p. 61-62.

<sup>101</sup> SOROA, José María Ruiz. *Op. Cit.*, p. 438.

prejudiquem as demais mercadorias ou a própria embarcação durante a viagem<sup>102</sup>. Outra característica desta obrigação é a complexidade da qual se reveste seu *modus operandi*<sup>103</sup>, que pode se diferenciar a depender da natureza da mercadoria<sup>104</sup> (p.e. operações com graneis sólidos ou líquidos, operações com cargas unitizadas - automóveis). Ademais, também é importante observar a capacidade do navio quando do carregamento, de modo a transportar para seu interior apenas o possível. No caso concreto de *Reed (AE) & Co v. Page, Son & East Ltd. [1927]* o transportador realizou a mudança de 190 toneladas de mercadorias para uma embarcação com capacidade para receber 170 toneladas, o fato ocasionou o naufrágio do navio e a conseqüente perda de toda a carga transportada<sup>105</sup>.

### 1.6.1 CONVENÇÕES INTERNACIONAIS E LEGISLAÇÕES NACIONAIS SOBRE A OBRIGAÇÃO DE CARREGAMENTO DAS MERCADORIAS

No intervalo entre as publicações do *Harter Act* e COGSA, a Convenção Internacional para a Unificação de Certas Regras em Matéria de Conhecimentos - a Convenção de Haia (1924) – é publicada, nela, o carregamento das mercadorias aparece como obrigação em seus artigos 2º e 3º<sup>106</sup>. Não há detalhamento sobre a forma de proceder, mas uma indicação geral sobre esse encargo de competência do transportador e que, salvo

---

<sup>102</sup> GARRIGUES, Joaquim. *Op. Cit.*, p. 676.

<sup>103</sup> MODUS OPERANDI: Maneira de praticar uma operação ou de desenvolver determinada actividade. Dicionário Priberam. Disponível em: < <https://www.priberam.pt/dlpo/modus%20operandi> >. Acesso em: 12 de maio de 2018.

<sup>104</sup> VALENTINE, V. F., & GRAY, R. *The measurement of port efficiency using data envelopment analysis*. Ninth world conference on transport research, 2001. Disponível em: < [https://www.researchgate.net/publication/277617009\\_The\\_measurement\\_of\\_port\\_efficiency\\_using\\_data\\_envelopment\\_analysis](https://www.researchgate.net/publication/277617009_The_measurement_of_port_efficiency_using_data_envelopment_analysis) >. Acesso em: 15 de maio de 2018.

<sup>105</sup> *Reed (AE) & Co v. Page, Son & East Ltd. (1927)*. “For example in *Reed (AE) & Co v Page, Son & East Ltd [1927]* 1 KB 743 barge the *Jellicoe*, had a carrying capacity of 170 tons was seaworthy when loading, 190 tons were put on board, and after the loading was finished and while she was remaining alongside the steamer waiting for a tow to her she sank, and her cargo was lost. The court held when the loading of the *Jellicoe* was finished to a new stage of adventure commenced, and at that stage the *Jellicoe* was, due to its overloaded state, unseaworthy for this new stage of the employment”. *LAW AND SEA. Reed (AE) & Co v. Page, Son & East Ltd*. Disponível em: < [http://www.lawandsea.net/COG/COG\\_Seaworthiness\\_5\\_stages.html](http://www.lawandsea.net/COG/COG_Seaworthiness_5_stages.html) >. Acesso em: 25 de maio de 2018.

<sup>106</sup> **Convenção de Haia de 1924. Art. 2º.** Salvo o disposto no artigo 6.º, o armador, em todos os contratos de transporte de mercadorias por mar, ficará, quanto ao carregamento, (...) sujeito às responsabilidades e obrigações, e gozará dos direitos e isenções indicados nos artigos seguintes. **Art. 3º, nº. 2.** O armador, salvo o disposto no art.º 4.º, procederá de modo apropriado e diligente ao carregamento (...).

as cláusulas de exoneração<sup>107</sup>, atribuem a ele a responsabilidade pelos danos produzidos à mercadoria<sup>108</sup>.

Tratando da matéria em uma perspectiva da Convenção de Haia-Visby, o doutrinador Sanchez Calero assim expôs: “(...) *las Reglas de La Haya quisieron establecer el principio que la participación en la carga de las mercancías era una obligación del porteador (...)*”<sup>109</sup>, suas palavras demonstram ter as regras estabelecido uma obrigação estritamente direcionada aos transportadores. Em sentido igual também entende Ruiz Soroa, vejamos: “*en efecto, podría interpretarse que se impone en él una obligación de cargar al porteador, obligación que debe realizarse en forma apropiada y cuidadosa*”<sup>110</sup>, ou seja, cabe tão somente ao transportador o cumprimento deste dever. Já na doutrina de Ignacio Martinez o autor entende a obrigação de forma condicionada, para ele o transportador seria responsável pelo carregamento das mercadorias, desde que, este fosse realizado com os meios próprios do navio<sup>111</sup>. Após explicação do texto normativo (Convenção de Haia-Visby. Artigo 3º, nº. 2), os dois primeiros autores trataram da incoerência de tal enunciado com as práticas realizadas no carregamento, haja vista a forte participação de empresas privadas especializadas no carregamento e descarregamento de mercadorias nos portos<sup>112</sup> (F.I.O.<sup>113</sup>, F.O.B. e outros) e, logo em seguida, Sánchez Calero mencionou o artigo 6º desta Convenção<sup>114</sup> como uma forma legal do transportador flexibilizar suas obrigações

---

<sup>107</sup> **Convenção de Haia de 1924. Art. 4º, nº.2.**

<sup>108</sup> Informa o doutrinador Gondra Romero que as maiores perdas e avarias ocorrem durante as operações de carga e descarga, por esta razão ele trata o carregamento como uma atividade “intrinsecamente perigosa”. ROMERO, José María Gondra. *Régimen jurídico de las operaciones de carga y descarga em el tráfico marítimo*. Madrid: Tecnos, 1970, p. 14.

<sup>109</sup> CALERO. Fernando Sánchez. *Op. cit.*, p. 291.

<sup>110</sup> SOROA, José María Ruiz. *Op. Cit.*, p. 437.

<sup>111</sup> MARTINEZ. Ignacio Arroyo. *Compendio... Op. Cit.*, p.164.

<sup>112</sup> CALERO. Fernando Sánchez. *Op. cit.*, p. 290.

<sup>113</sup> Termos ou condições de venda (incoterms) e contratos de navegação fio. “(Free In and Out – Livre de Entrada e Saída de Bordo): cabe ao armador apenas o transporte da mercadoria. As despesas com embarque, estiva e desembarque correm por conta do exportador”. SCHUALM. Termos ou condições de venda (incoterms) e contratos de navegação. Disponível em: < <http://www.schualm.com.br/9fipe.htm> >. Acesso em: 28 de maio de 2018.

<sup>114</sup> **Convenção de Haia. 1924. Artigo 6º.** Não obstante as disposições dos artigos precedentes, o armador, capitão ou agente do armador e o carregador têm a faculdade, em relação a determinadas mercadorias, quaisquer que elas sejam, celebrar um qualquer contrato com quaisquer condições concernentes à responsabilidade e às obrigações, assim como aos direitos e isenções do armador a respeito das mesmas mercadorias, ou a respeito das suas obrigações, assim como aos direitos e isenções do armador a respeito das mesmas mercadorias, ou a respeito das suas obrigações, quanto ao estado de navegabilidade do navio, até onde esta estipulação não for contrária à ordem pública ou em relação às solicitações ou diligências dos seus empregados ou agentes quanto ao carregamento, manutenção, estiva, transporte, guarda, cuidados e descarga das mercadorias transportadas por mar, contanto que, neste caso, nenhum conhecimento tenha sido ou venha a

contratualmente. Justino Duque, em sua obra publicada em 1959, explicou existir uma complexidade crescente quando se trata do tema “carregamento de mercadorias”, inclusive pelas questões técnicas envolvidas, em razão do surgimento de navios com capacidade para o transporte de toneladas de produtos e a inviabilidade deste serviço pelos “meios próprios da embarcação”, de modo a surgir empresas especializadas no assunto que às vezes auxiliavam os navios nesta obrigação ou até mesmo a realizavam por completo, o que, para ele, traz mais segurança e eficiência<sup>115</sup>.

Em seguida, no ano de 1978, a Convenção de Hamburgo é publicada, o termo obrigação, contudo, não fora utilizado, mas ao tratar da responsabilidade do transportador acerca do carregamento, a regra, em seu artigo 4º, nº. 1, assim expôs: “*La responsabilidad del porteador por las mercancías en virtud del presente Convenio abarca el período durante el cual las mercancías están bajo la custodia del porteador en el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga*”. Houve, portanto, grande proteção para o transportador, vista a clara determinação do arco temporal para a exclusão de sua responsabilidade sobre as perdas e danos da mercadoria, no caso, nos períodos em que elas não estivessem sob sua custódia no porto de carga, descarga e durante a viagem.

Neste período o mercado marítimo internacional consolidava o transporte de mercadorias por meio de contêineres. Esta nova forma de carregar trazia mais segurança e garantias na conservação dos bens, facilitava a movimentação da carga, além de simplificar o cumprimento da obrigação seguinte, qual seja, a estiva. O contêiner era apenas um meio/instrumento de facilitação do cumprimento da obrigação, não faz parte do navio, nem se confunde com a carga<sup>116</sup>. Em razão dessas características<sup>117</sup> foi positivamente recepcionado por todos os envolvidos no contrato, principalmente os transportadores.

É com a visão desta nova forma de transportar e das mudanças advindas pelas tecnologias que a Convenção de Roterdão é elaborada. Como consequência destas

---

ser emitido e que as cláusulas do acordo celebrado sejam inseridas num recibo, que será um documento intransmissível e conterá a menção deste carácter.

<sup>115</sup> DUQUE DOMINGUEZ, Justino F. *La empresa de carga y descarga*. Valladolid. 1959, p. 6.

<sup>116</sup> A TRIBUNA. Contêineres: uma revolução no transporte de cargas. Disponível em: < <http://www.tribuna.com.br/noticias/noticias-detalle/porto%26mar/contenineres-uma-revolucao-no-transporte-de-cargas-1/?cHash=9a13238286fe628fe60441c05ee67ae8> >. Acesso em: 29 de maio de 2018.

<sup>117</sup> “(...) um navio típico de transporte de carga geral de 22 mil toneladas de porte bruto (TPBs) gastava 149 dias por ano atracado nos portos, ou 40% do tempo. Em contraste, os navios porta-contêineres de 47 mil TPBs gastavam apenas 64 dias por ano nos portos, ou 17% do tempo. A introdução de contêineres aumentou, portanto, a produtividade tanto dos terminais quanto dos navios”. LACERDA, Sander Magalhães. *Op. Cit.*, p. 218.

influências seu artigo 13º trouxe, além da determinação do carregamento como obrigação do transportador<sup>118</sup>, a possibilidade de sua realização por meio do transportador documentário ou pelo consignatário<sup>119</sup>, bastando a informação constar nos dados do contrato<sup>120</sup>. Assim, as novas regras trouxeram embasamento legal para o cumprimento desta obrigação por meio das empresas especializadas em carregar mercadorias.

Em razão dos diferentes tipos de carga existem formas específicas de realizar seu carregamento, bem como, uma escolha apropriada do navio mercante<sup>121</sup>. No que diz respeito ao transporte marítimo de mercadorias, esses navios podem ser: cargueiros – destinados ao transporte de carga geral seca e contendo, ou não, equipamentos próprios para o embarque; multipropósito – navios polivalentes<sup>122</sup> encarregados do transporte de carga geral, solta ou containerizada e contendo meios próprios para a carga/descarga da mercadoria; Porta-Contêiner – “navio porta-contêiner ou navio porta-contentor é concebido especificamente para o transporte de contêineres”<sup>123</sup>; Roll-on Roll-off – navios destinados ao transporte de mercadorias rolantes (p.e. carros, caminhões), possui rampas e pode admitir carga de contêineres no convés superior por meio de guindaste de terra; Porta-barcaça – “navio especial que possui guindastes para o embarque e desembarque de barcas pela popa”<sup>124</sup>; Navios frigoríficos - Navios encarregados do transporte de mercadorias refrigeradas e/ou congeladas – alimentos perecíveis; Graneleiros - Navios encarregados pelo transporte de graneis sólidos e líquidos; Graneleiros combinados – destinados ao transporte de mais de um tipo de granel ou para o transporte alternado de granéis (p.e. granel sólido e granel líquido,

---

<sup>118</sup> **Convenção de Roterdão. 2009.** Artigo 13º. Obrigações específicas, nº. 1. Durante o período de sua responsabilidade definido no Artigo 12 e sujeito ao Artigo 26, o transportador deverá receber, carregar (...).

<sup>119</sup> **Convenção de Roterdão. 2009.** Artigo 1º, nº. 11. *Consignee* (consignatário) significa a pessoa designada a receber a carga de acordo com contrato de transporte ou documento de transporte ou registro de transporte eletrônico.

<sup>120</sup> Sobre o tema, Soveral Martins assim discorreu: “É certo que pode ser convencionado que o carregador, carregador documentário ou destinatário ficam obrigados a realizar a carga, o manuseamento, a estiva e a descarga. Mas essa é uma alternativa pouco prática no *door-to-door*. SOVERAL, Alexandre Martins. *Op. Cit.*, p. 109.

<sup>121</sup> “Os navios mercantes destinam-se ao transporte de passageiros e mercadorias, e podem ser classificados de acordo com: o fim a que se destinam, as águas em que navegam (p.e. longo curso, cabotagem) e ao tipo de construção”. FONSECA, Maurílio M. *Arte Naval*, vol. 1. 7ª ed. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha<sup>2005</sup>. p. 122.

<sup>122</sup> PRIBERAM. Polivalente. Que tem várias funções ou utilidades diferentes. Disponível em: < <https://www.priberam.pt/dlpo/polivalente> >. Acesso em: 30 de maio de 2018.

<sup>123</sup> UFRJ. Oceanica. Disponível em: < [http://www.deno.oceanica.ufrj.br/deno/prod\\_academico/relatorios/2012/Roni+Ricardo/relat1/Principal.htm](http://www.deno.oceanica.ufrj.br/deno/prod_academico/relatorios/2012/Roni+Ricardo/relat1/Principal.htm) >. Acesso em: 30 de maio de 2018.

<sup>124</sup> PORTOGENTE. Navio Porta-barcaça. Disponível em: < <https://www.portogente.com.br/portopedia/74254-navio-porta-barcacas> >. Acesso em: 30 de maio de 2018.

tal como o navio “Ore-Oil”<sup>125</sup>; Navios Químicos - navios destinados ao transporte de produtos químicos e/ou petroquímico “Chemical Tankers”<sup>126</sup>. No âmbito da União Europeia os tipos de navios podem ser observados de acordo com Directiva 95/64/CE do Conselho de 8 de Dezembro de 1995.

Em Portugal as operações de carga são, em regra, realizadas por operadores portuários conforme determina o Decreto-Lei n.º 282-A/84, de 20 de agosto, com as modificações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 366/88, de 14 de outubro, que dispõe: “para efeitos do presente diploma, consideram-se operações portuárias relativas à estiva, (...) carga, descarga, transbordo, movimentação e arrumação em cais (...)”. De tal modo, nos portos nacionais, as operações de carga são realizadas por estes operadores (sociedades ou empresas públicas com licença para a prestação desse serviço). O decreto ainda determina (art. 12º, n.º 1): “o operador portuário assumirá, nos termos da legislação em vigor, a integral responsabilidade pela operação a seu cargo e pelas perdas e danos provocados às mercadorias durante o período em que estas se encontrarem à sua guarda”, já o n.º 2 deste mesmo artigo preceitua que o disposto no n.º 1 do artigo 12º não prejudica a aplicação das normas legais imperativas referentes ao transporte marítimo, designadamente as que decorrem da Convenção de Bruxelas de 25 de agosto de 1924.

Já na legislação brasileira, o Código Civil Brasileiro, em seu artigo 749, assim elucida: “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”. Ademais, este mesmo diploma normativo expõe, no artigo 754 que “as mercadorias devem ser entregues ao destinatário, ou a quem apresentar o conhecimento endossado, devendo aquele que as receber conferi-las e apresentar as reclamações que tiver, sob pena de decadência dos direitos”. Após este momento, as mercadorias devem ser devidamente arrumadas na embarcação, dando início a obrigação seguinte, qual seja, a estiva.

A obrigação do transportador de carregar a mercadoria está enfraquecida, pois grandes empresas especializadas passaram a ser responsáveis por esse trabalho. Com o tempo ficou demonstrado que a regência do mercado por meio destas práticas trouxe mais segurança, eficiência e facilidade para cumprimento dos contratos. De todo modo, é

---

<sup>125</sup> MAXWELL. A Logística, a Distribuição e o Transporte de Carga. Disponível em: < [https://www.maxwell.vrac.puc-rio.br/9451/9451\\_3.PDF](https://www.maxwell.vrac.puc-rio.br/9451/9451_3.PDF) >. Acesso em: 30 de maio de 2018.

<sup>126</sup> PORTO, Marcos Maia; SILVA, Claudio Ferreira. Transportes, Seguros e a Distribuição Física Internacional de Mercadorias. São Paulo: Aduaneiras, 2003, p. 100-103.

imprescindível o estudo dessa obrigação, vista sua relevância quando da prestação com excelência do transporte marítimo internacional de mercadorias.

## 1.7 ESTIVA

A estiva vai encerrar o contato direto do transportador com a carga durante o momento que “antecede o início da viagem”. Assim, antes das mercadorias saírem do porto de origem, cumpre ao transportador observar todos os pressupostos para cumprimento dessa obrigação responsável pela disposição/organização da carga no interior do navio<sup>127</sup>. No entanto, para o pleno desenvolvimento deste dever, o transportador precisa estar ciente da forma como procederá ao carregamento (obrigação anterior), vista a relação de dependência existente entre os dois deveres (carregar e estivar), afinal, é preciso saber em qual local ficará (disposição) e como colocar adequadamente a mercadoria (organização) que acabou de ser transportada para o interior da embarcação. A inobservância da obrigação de estiva pode gerar consequências irreparáveis, tal como a perda ou deterioração de todos os bens a serem transportados e/ou do navio<sup>128</sup>.

Ante sua relevância a estiva foi notada, assim como outras obrigações, desde 1892, quando da publicação do *Harter Act* dos Estados Unidos, ao mencionar “*stowage*” em sua seção 1 e “*stow her cargo*” na seção 2 de seu texto; também foi mencionada na seção 2, nº. 2 do *Carriage of Goods by Sea Act (COGSA)* dos Estados Unidos de 1936, ao trazer o termo “*stow*”. Já na Convenção de Haia de 1924 a estiva foi citada nos artigos 2º; 3º, nº. 2 e 6º, sendo colocada, para alguns doutrinadores, como uma obrigação exclusiva do transportador<sup>129</sup>. Nos anos de 1969 e 1979 foram publicados dois protocolos que modificaram as regras de Haia, transformando-as nas regras de Haia-Visby, todavia, o conteúdo alterado não interferiu nas obrigações das partes contratuais. Em seguida, no ano de 1978, a Convenção de Hamburgo foi publicada e parte do tema fora discutido no artigo 9º. Em 2009 o assunto é novamente tratado em âmbito internacional, quando da menção, nas Regras de Roterdão, da obrigação de estocar dada ao transportador por meio do artigo 13º.

Estiva, portanto, segundo Sánchez Calero e Ruiz Soroa, trata do conjunto de operações materiais necessárias para a colocação adequada das mercadorias dentro do

---

<sup>127</sup> GARRIGUES, Joaquim. *Op. Cit.*, p. 649.

<sup>128</sup> SOROA, José María Ruiz. *Op. Cit.*, p. 438-439.

<sup>129</sup> PINTO, Sónia Vanessa Morgado. *Op. Cit.*, p.75.



navio<sup>130</sup>. No entendimento de Mário Raposo corresponde, em uma interpretação ampla, a expressão francesa “*arrimage*” e se refere a arrumação da carga embarcada no navio<sup>131</sup>. Já para Sáenz García a estiva é uma operação complexa destinada ao cumprimento de regras técnicas relacionadas à navegabilidade<sup>132</sup>. Em uma união dos três significados acima apresentados, o dicionário virtual do sindicato dos armadores brasileiros determina ser a “atividade de movimentação de mercadorias nos conveses ou nos porões das embarcações principais ou auxiliares, incluindo o transbordo, arrumação, peação e despeação (...)”<sup>133</sup>. Ao estivar, o responsável deve observar as características da embarcação, da mercadoria, da forma como esta foi embalada e providenciar, dentre os meios conhecidos, o mais adequado para o transporte de modo que não prejudique sua integridade durante a viagem, nem a das demais. Destarte, a estiva correta também deve ser realizada com observância a uma uniforme distribuição do peso da carga dentro do navio de modo a proceder, o transportador, com celeridade no embarque e desembarque das mercadorias nos diversos portos da rota, buscando evitar perda de tempo e o desequilíbrio da embarcação durante a viagem<sup>134</sup>.

Sánchez Calero, quando da apresentação da definição de estiva, determinou alguns aspectos fundamentais da obrigação, quais sejam: a) segurança; b) estabilidade da embarcação; c) cuidado com as mercadorias colocadas no navio; d) cuidado com as mercadorias já presentes no interior do navio. Estes pontos foram tratados em sua doutrina e traduzem claramente os objetivos da estiva, tanto da doutrina, quanto das convenções internacionais, por proporcionarem o máximo possível de confiabilidade e segurança aos transportes marítimos. O primeiro aspecto diz respeito à segurança e está relacionado às condições que o transportador deve observar para tornar a embarcação livre de perigos para ela própria, seus tripulantes e para a carga. Já a estabilidade faz referência à disposição das mercadorias dentro do navio, é preciso distribuí-las atentando-se às características específicas da embarcação e sem comprometer seu equilíbrio. O terceiro aspecto diz respeito a colocação das mercadorias dentro do navio com observância para a forma como estas ficam

---

<sup>130</sup> CALERO, Fernando Sánchez. *Op. Cit.*, p. 296. SOROA, José María Ruiz. *Op. Cit.*, p. 438.

<sup>131</sup> RAPOSO, Bastonário Mário. *Transporte marítimo de mercadorias: hoje e amanhã*. Disponível em: << <http://www.oa.pt/upl/%7B303a4481-ac5f-4309-8a66-c1c1ff9c535a%7D.pdf> >> Acesso em: 05 de junho de 2018.

<sup>132</sup> ALBIZU, *Op. Cit.*, p. 121-122.

<sup>133</sup> SILVA, Bruno de Amorim. *Trabalhador portuário*. Disponível em: << - <http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/trabalhador> >> Acesso em: 05 de junho de 2018.

<sup>134</sup> Uma outra medida a ser tomada é a colocação de contêineres mais pesados e de maior volume acima de contêineres com peso e tamanho inferior. GRONDIN, Jean-Yves. *Conteneurs à la mer! Gazette de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris*, nº. 9, p. 5-7, 2003.

dispostas e ao local escolhido para o arranjo das mesmas, ademais é preciso levar em consideração os movimentos naturais e previsíveis da embarcação durante a viagem. Por fim, o último aspecto fundamental da estiva explica a necessidade de cuidado para com cargas que já estivessem presentes no interior da embarcação, de modo que a organização dispensada à nova mercadoria carregada não pode interferir no bom estado das anteriores<sup>135</sup>. O caso prático de *Moore v. Lunn*<sup>136</sup> pode exemplificar a importância de uma estiva correta, nele houve o carregamento, na cidade de Baltimore (Estados Unidos da América), de troncos de madeira para serem entregues em Hamburgo (Alemanha), ocorre que os troncos ficaram soltos no convés e isto foi considerado uma falta grave por submeter o navio e tripulantes a riscos, o transportador argumentou que, enquanto a embarcação navegava no rio houve a amarração dos troncos, de modo que, ao chegar no mar, toda a carga já estava presa, a justificativa, todavia, não foi aceita como forma de exclusão de sua obrigação, afinal, o transportador deve observar as condições da mercadoria antes do início da viagem.

### 1.7.1 CONVENÇÕES INTERNACIONAIS E LEGISLAÇÕES NACIONAIS SOBRE A OBRIGAÇÃO DE ESTIVA

A Convenção de Haia de 1924, com fins de ajudar no esclarecimento da unificação de certas regras, apontou a estiva em três de seus artigos<sup>137</sup>. Os primeiros dois artigos colocaram a obrigação como de competência exclusiva do transportador, todavia, esta exclusividade foi questionada na redação do artigo 6º, vista a possibilidade em permitir, ao

---

<sup>135</sup> CALERO. Fernando Sánchez. *Op. cit.*, p. 296-297.

<sup>136</sup> *Moore v. Lunn*, (1923) 15 Ll. L. Rep. 155, na p. 156, “Lord Justice Bankes stated: Furthermore, in *Moore v. Lunn*, the vessel was loaded in Baltimore with, amongst other things, a number of hardwood logs on deck to be delivered to Hamburg. Part of the journey was a river trip followed by an open sea leg. The vessel in this case was not seaworthy in many respects as to its crew, physical damages... etc but one of the points which was raised as to constitute unseaworthiness was the fact that the logs were not lashed when the ship started from Baltimore; as the practice was, in that area with such cargo, that the lashing took place while in the river before reaching the open sea, L.J. Atkin was of the opinion that there was ‘considerable evidence’ that it was proper not to lash the logs at the start of the journey provided they are lashed before embarking on the next leg of the journey”. DISCOVERY. *Moore v. Lunn*. Disponível em: << <http://discovery.ucl.ac.uk/6988/1/6988.pdf> >> Acesso em: 10 de junho de 2018.

<sup>137</sup> **Convenção de Haia. 1924. Artigo 2º.** Salvo o disposto no artigo 6º, o armador, em todos os contratos de transporte de mercadorias por mar, ficará, quanto ao carregamento, manutenção, estiva (...) sujeito às responsabilidades e obrigações. **Artigo 3º, nº. 2.** O armador, salvo o disposto no art.º 4º, procederá de modo apropriado e diligente ao carregamento, manutenção, estiva (...). **Artigo 6º.** Não obstante as disposições dos artigos precedentes, o armador, capitão ou agente do armador e o carregador têm a faculdade, em relação a determinadas mercadorias, quaisquer que elas sejam, celebrar um qualquer contrato com quaisquer condições concernentes à responsabilidade e às obrigações (...) quanto ao carregamento, manutenção, estiva (...).

transportador, celebrar um contrato “com quaisquer condições concernentes à responsabilidade e às obrigações”, ou seja, torna possível a disponibilidade de competência de obrigações em contrato. Esta possibilidade reflete a atual prática de estivar<sup>138</sup>, que é exercida, em geral, por empresas privadas especializadas<sup>139</sup>. Sobre a matéria, Ignacio Martínez coloca o transportador como responsável pela estiva apenas quando esta se realizar com os meios próprios do navio<sup>140</sup>, Ruiz Soroa complementa o tema com o seguinte texto: “*En el caso de que la estiba sea realizada por el propio cargador fuera del buque (en el caso de contenedores estibados en origen, por ejemplo), el porteador no será responsable de los daños que sufra esa mercancía precisamente por su defectuosa estiba (...)*”, ou seja, se o carregador realizar a estiva, ele será, por esta obrigação, responsabilizado<sup>141</sup>.

Outra importante consideração trazida pela Convenção (1924) foi a de determinar ser inapropriado a estiva no convés. A Convenção de Haia seguiu entendimento já consolidado, neste sentido, pelo Consulado do Mar (cap. 141) e pela Ordenança da Marinha Francesa (1681). Doutrinadores e legisladores defendiam esta posição por entender que a colocação da carga nesta área (convés) prejudicaria a estabilidade do navio e sua aptidão para enfrentar o mar. Com este raciocínio, o doutrinador Mario Raposo complementou ao expôr que a carga no convés também prejudicaria a movimentação dos tripulantes e, conseqüentemente, facilitaria ocorrências de acidente de trabalho, bem como, aumentaria o risco de perda da carga, em razão da facilidade destas caírem no mar<sup>142</sup>.

Neste sentido, o caso prático *Daniel v. Harris*<sup>143</sup>, exemplifica bem a situação ao tratar de um navio com carga depositada no convés. Após passar por condições climáticas desfavoráveis (tempestade) a embarcação se desestabilizou e os tripulantes, em tentativa de

---

<sup>138</sup> Acórdão do STJ de 06 de julho de 1978. Conselheiro OCTAVIO GARCIA. (...) I - Obrigando-se a transportadora marítima a entregar a mercadoria no estado em que a receber, e a ela que cumpre provar que a deterioração não lhe é imputável (...).

<sup>139</sup> CALERO. Fernando Sánchez. *Op. Cit.*, p. 297.

<sup>140</sup> MARTINEZ. Ignacio Arroyo. *Curso de...* *Op. Cit.*, p. 539.

<sup>141</sup> SOROA, José María Ruiz. *Op. Cit.*, p. 439.

<sup>142</sup> RAPOSO, Mario. *Op. Cit.*, p. 72.

<sup>143</sup> *Daniel v. Harris* (1874-75) L.R. 10 C.P. 1, p. 6: “(...) in Daniels v. Harris, an insurance case, the ship sailed from St. Lucar in February; part of the cargo was loaded on deck as the policy allowed this, and the issue was whether loading cargo on the deck would affect the safety of the vessel if she encountered ordinary rough weather - not extraordinary conditions - which should be anticipated at that time of year. In fact the ship was only able to survive such weather provided the crew were able to jettison the deck cargo in reasonable time. The court did not accept this and arrived at the conclusion that the ship was not seaworthy for the cargo carried if her safety were subject to the destruction of the carried cargo, and therefore, the vessel was not seaworthy for the purpose of the particular subject matter of the insurance”. IAMSALT. *Daniel v. Harris*. Disponível em: << [https://iamsalt.wordpress.com/2016/04/02/legal-aspect-of-seaworthiness/#\\_ftnref16](https://iamsalt.wordpress.com/2016/04/02/legal-aspect-of-seaworthiness/#_ftnref16) >> Acesso em: 12 de junho de 2018.

regularizar a situação, atiraram, muito rapidamente, a mercadoria ao mar alegando ser esta a única solução viável para o problema no instante dos fatos. O transportador, em sua defesa, justificou ser a condição climática um fator externo, extraordinário e causa da in navegabilidade do navio, a corte, por sua vez, recusou esta explicação e entendeu que a estiva defeituosa prejudicou o cumprimento do contrato.

Apesar do destaque sobre a problemática de um transporte no convés tratado por Mário Raposo e de sua compreensão quanto as intenções da Convenção de Haia acerca do tema, ele também expôs limitações desta legislação, afinal, navios porta-contentores, criados nos anos 50, tinham como função o transporte de cargas exatamente no convés (por meio de contêineres), o avanço tecnológico permitira a criação de um navio com estrutura para transportar, seguramente, mercadorias nesta localidade da embarcação<sup>144</sup>. Por esta razão, doutrinadores buscaram interpretações para admitir o transporte nestas condições<sup>145</sup>. A justificativa utilizada por Pierre Bonassies e Christian Scapel sobre a matéria é de legalidade no transporte da mercadoria no convés desde que este seja realizado com consentimento do carregador<sup>146</sup>. Para outros autores, a exemplo de Calos López há acordo de aceitação implícito (entre as partes) quando o transporte é realizado em um navio porta-contentores, ou seja, há legalidade, inclusive, entende pela inaplicabilidade do artigo 1º, alínea c) da Convenção de 1924 para os transportes que se realizem em porta-contentores ou em casos da estiva ser realizada com conhecimento (sem oposição) do carregador<sup>147</sup>. William Tetley possui o mesmo raciocínio sobre a possibilidade do transporte de mercadorias no convés, apenas destaca que a autorização do carregador deve ser expressa e constar no documento “conhecimento de carga”<sup>148</sup>. Assim, a doutrina procura assegurar a obrigação de estivar, em suas mais diferentes formas (p.e. interpretação legislativa, analogia, inaplicabilidade de regras por estas estarem desatualizadas), em razão das evoluções tecnológicas que transformaram o ambiente do comércio marítimo<sup>149</sup>.

---

<sup>144</sup> FENIX. *Tipos de Navio*. Disponível em: << <https://fenix.tecnico.ulisboa.pt/downloadFile/3779571242617/Tipos%20de%20Navios.pdf> >> Acesso em: 13 de junho de 2018.

<sup>145</sup> A estiva realizada no convés de um porta-contentores deve ser expressamente consentido pelo carregador MAGNOSI, Silvio. *I trasporto marittimo di merci in container*, em *Trattato breve di Diritto Marittimo*, coord. Alfredo Antonini, II, Giufrè. 2008, p. 471.

<sup>146</sup> BONASSIES, Pierre; SCAPEL, Christian. *Traité du Droit Maritime*. Paris: L.G.D.J., 2010, p. 692-694.

<sup>147</sup> LÓPIZ, Carlos Górriz. *Anuario de derecho marítimo. Contrato de transporte marítimo internaciona bajo conocimiento de embarque (reglas de La Haya, reglas de Hamburgo y reglas de Rotterdam)*. ISSN 0211-8432, nº 26. 2009, p. 25 e ss.

<sup>148</sup> TETLEY, William, *Op. cit.*, p. 1546-1547.

<sup>149</sup> RAPOSO, Mario. *Op. Cit.*, p. 73.

A convenção de Hamburgo (1978) também tratou da matéria, mas com uma redação mais coerente com as necessidades da época, no caso, atribuindo legalidade para o transporte no convés. Algumas regras e limitações foram estipuladas em todo o artigo 9º<sup>150</sup>. O número 1 deste dispositivo trata da possibilidade de realização do transporte de mercadorias no convés, desde que o carregador tenha celebrado um acordo, nestes termos, com o transportador. O número 2 trata da obrigação deste acordo ser expresso, no conhecimento de embarque ou no contrato de transporte marítimo, ainda destaca a impossibilidade de seu uso para com terceiros, inclusive, perante o consignatário que tenham adquirido o conhecimento de embarque de boa-fé. O número 3 expõe as consequências (p.e. responsabilidades) que o transportador pode enfrentar caso realize um transporte de mercadorias no convés, sem as devidas observações aduzidas pelos números 1 e 2 deste artigo 9º. O número 4 expõe ser o transporte da carga no convés (descoberto) uma ação ou omissão do transportador, de acordo com o determinado no artigo 8º<sup>151</sup>, quando existir determinação expressa de que a carga deveria ser transportada de modo coberto. Segundo Mario Raposo, a Convenção de Hamburgo, apesar de não trazer a palavra “contentor” em seu texto, regularizou, implicitamente, esta situação, vista ser, já na época, um importante modo de transporte mundial<sup>152</sup>.

---

<sup>150</sup> **Convenção de Hamburgo. Artigo 9º** Carga sobre cubierta, n.º. **1.** El porteador podrá transportar mercancías sobre cubierta sólo si ello está en conformidad con un acuerdo celebrado con el cargador o con los usos del comercio de que se trate, o si lo exigen las disposiciones legales vigentes. **n.º. 2.** Si el porteador y el cargador han convenido en que las mercancías se transportarán o podrán transportarse sobre cubierta, el porteador incluirá una declaración a tal efecto en el conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo. A falta de esa declaración, el porteador deberá probar que se ha celebrado un acuerdo para el transporte sobre cubierta; no obstante, el porteador no podrá invocar tal acuerdo contra un tercero, incluido un consignatario, que haya adquirido el conocimiento de embarque de buena fe. **n.º. 3.** Cuando las mercancías hayan sido transportadas sobre cubierta en contravención de lo dispuesto en el párrafo 1 de este artículo o cuando el porteador no pueda invocar, en virtud del párrafo 2 de este artículo, un acuerdo para el transporte sobrecubierta, el porteador, no obstante lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 5, será responsable de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, que provengan únicamente del transporte sobre cubierta, y el alcance de su responsabilidad se determinará de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6 o en el artículo 8 del presente Convenio, según el caso. **n.º. 4.** El transporte de mercancías sobre cubierta en contravención del acuerdo expreso de transportarlas bajo cubierta se considerará una acción u omisión del porteador en el sentido del artículo 8.

<sup>151</sup> **Convenção de Hamburgo. Artigo 8º. Pérdida del derecho a la limitación de la responsabilidad, n.º** **1.** El porteador no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad establecida en el artículo si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción o una omisión del porteador realizadas con intención de causar tal pérdida, daño o retraso, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso. **n.º. 2.** No obstante lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 7, el empleado o agente del porteador no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad establecida en el artículo 6 si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción o una omisión de ese empleado o agente realizadas con intención de causar tal pérdida, daño o retraso, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso.

<sup>152</sup> RAPOSO, Mario. *Op. Cit.*, p. 50 e ss.

A Convenção de Roterdão (2009) também demonstrou preocupação com a estiva realizada no convés, conforme destaca Mario Raposo<sup>153</sup>, neste momento, 60% do comércio marítimo mundial era movimentado por meio do transporte de cargas no convés - os contentores haviam ganhado muita relevância. De tal modo, a Convenção de Roterdão trouxe, em seu artigo 25<sup>o</sup><sup>154</sup>, diretrizes distribuídas em 5 números que versavam sobre o transporte no convés, sendo o número 1 o mais pertinente. O número 1, em sua alínea a) admite o transporte da mercadoria no convés quando houver exigência legislativa neste sentido; a alínea b) determina este transporte apenas para containers e veículos apropriados para o transporte no convés, ressalta que o convés deve ser adequado para a recepção destas mercadorias; a alínea c) exprime ser necessário estar o transporte no convés devidamente acordado no contrato de transporte ou de acordo com os usos ou práticas do comércio. As diretrizes apresentadas protegem o transportador de responsabilidades quanto a este tipo de transporte, obviamente não o exclui se o problema for uma estiva má realizada.

A estiva ainda pode ser objeto de discussão quanto a falta (culpa) náutica ou comercial. Para dirimir a questão, Mario Raposo, em sua obra “Transporte Marítimo de Mercadorias: Hoje e Amanhã”, fez uma análise do tema ao relacionar a estiva com a falta comercial, isto porque a má arrumação e guarda da carga são competências da culpa comercial<sup>155</sup>, de tal modo, não realizando estas obrigações, o transportador, por elas, responde<sup>156</sup>. No que se refere a falta (culpa) náutica, destaca Tetley, é aquela que afeta a estabilidade do navio<sup>157</sup> (p.e. incapacidade para navegar). Cumpre destacar a impossibilidade de conversão (mudança) quanto as faltas, assim, mesmo que o resultado de uma culpa comercial seja a incapacidade da embarcação para navegar, é inconcebível a interpretação deste fato como culpa náutica, ou seja, a in navegabilidade só pode advir como um produto da própria falta (culpa) náutica e problemas como má arrumação ou guarda da carga serão, impreterivelmente, uma falta (culpa) comercial<sup>158</sup>. No caso prático *Bradley v. Federal Steam*

---

<sup>153</sup> Ibid. Op. Cit., p. 75.

<sup>154</sup> **Convenção de Roterdão. Artigo 25. Transporte no convés, nº. 1.** A carga poderá ser transportada no convés de um navio somente se: (a) Tal transporte seja exigido por lei; (b) Seja transportada dentro ou sobre containers ou veículos que sejam apropriados para o transporte no convés, sendo que o convés deve ser adequado para transportar tais containers ou veículos; ou (c) O transporte no convés esteja de acordo com o contrato de transporte, os usos, costumes ou práticas de transporte em questão.

<sup>155</sup> RAPOSO, Mário. *Op. Cit.*, p. 75.

<sup>156</sup> ALVES, Hugo Ramos. *Da Limitação da responsabilidade do transportador na Convenção de Bruxelas de 1924*. Coimbra: Almedina, 2008, p. 81.

<sup>157</sup> TETLEY, William, *Op. Cit.*, p. 266.

<sup>158</sup> SOROA, José María Ruiz. *Op. Cit.*, p. 439.

Navigation<sup>159</sup>, uma carga de maçãs foi enviada da Tasmânia (Austrália) para Londres e Liverpool. Ao chegarem ao seu destino as maçãs possuíam bom aspecto externo, mas todas, internamente, estavam com uma cor marrom, o que foi vulgarmente chamado de *brown heart disease*. Isto ocorreu porque, na época, os navios possuíam dois tipos de ventilação, a *battery vessels* (resfria o ar) e a *the grid ship*, o primeiro era o sistema ideal para o transporte deste tipo de mercadoria, todavia, não se tratava de um conhecimento notório. Sob esta justificativa, a Corte entendeu pela absolvição do transportador na situação, em razão do desconhecimento deste problema e, portanto, a desobrigação do mesmo em ter um navio com específico equipamento.

Em Portugal, assim como os deveres antes citados, a obrigação de estivar foi incorporada, por força do Decreto Lei nº 37.748/50, ao seu direito interno<sup>160</sup>.

No Brasil, a obrigação de estivar não fora citada com este nome, mas a mesma preocupação, para com as condições da carga durante a viagem, podem ser percebidas quando da análise do artigo Art. 749 do Código Civil Brasileiro: *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.*

É possível entender a estiva como o encerramento de um ciclo, pois quando se refere às obrigações a serem cumpridas “antes do início da viagem” esta pode ser a última na qual o transportador vai ter uma preocupação e contato direto com a mercadoria, ou seja, é a atuação prática do contrato. A estiva, mesmo sem receber este nome, é uma obrigação observada em vários institutos jurídicos no mundo, afinal, dela também depende as boas condições da mercadoria, do navio, dos tripulantes. Ao estivar corretamente, os contratados permitem a segurança no contrato de mercadorias.

## 1.8 EMISSÃO DE CONHECIMENTO DE CARGA

---

<sup>159</sup> *F. C. Bradley & Sons, LTD. v. Federal Steam Navigation CO.* (1926) 24 Ll.L.Rep. 446. COURT OF APPEAL. “Before Lord Justice Bankes, Lord Justice Scrutton and Lord Justice Atkin. Bill of lading-Damage to cargo-“Brown heart” in apples-Whether caused by absence of ventilation or by inherent vice-Australian Sea Carriage of Goods Act, 1904, Sects. 5, 8”. I-LAW. *F. C. Bradley & Sons, LTD. v. Federal Steam Navigation CO.* Disponível em: << <https://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=140214> >> Acesso em: 27 de junho de 2018.

<sup>160</sup> RIPERT. Georges. *Op. Cit.*, p. 263.

A última obrigação a ser observada antes do início da viagem é a de emitir um conhecimento de carga/*bill of lading* (conhecimento de embarque; conhecimento de transporte; documento de transporte)<sup>161</sup>. Este documento é responsável por formalizar o contrato de transporte marítimo de mercadorias<sup>162</sup> e em seu conteúdo deve constar informações sobre a carga transportada, obrigações e responsabilidades das partes envolvidas no contrato (p.e. pagamentos a serem realizados, rota abrangida)<sup>163</sup>, além de poder exercer a função de recibo de entrega de mercadoria<sup>164</sup>, de contrato de transporte, representar título de propriedade e até mesmo ser utilizado como meio de prova<sup>165</sup>, a exemplo do caso concreto *de Owners of Cargo on Ship "Maori King" v. Hughes*<sup>166</sup>, no qual o *bill of lading* fora intitulado de “*Refrigerator bill*” por aludir ao maquinário necessário e presente no interior da embarcação destinada a transportar carne de carneiro congelada, ocorre que a chegada dos produtos fora prejudicada pelo mal funcionamento das máquinas e, neste caso, o conhecimento de carga foi o meio de prova utilizado pelos juízes para aplicar decisão desfavorável ao transportador.

Em decorrência de sua importância, a preocupação com o conhecimento é sempre um destaque quando da formulação de Convenções, leis, contratos e demais disposições legais que tratam da matéria, seja no âmbito internacional ou interno. Assim, algumas regras se destacaram ao tratar do tema. A primeira foi o *Bills of Lading Act* de 1855, do Reino Unido, no documento há preocupação em demonstrar como deve ser aplicado o conhecimento de carga: “(...) *a Bill of Lading of Goods being transferable by Endorsement the Property in the Goods may thereby pass to the Endorsee, but nevertheless all Rights in*

---

<sup>161</sup> El Convenio, con una redacción equívoca, parece que impone esa obligación de forma indistinta al porteador, al capitán o al agente del porteador, al capitán o al agente del porteador, cuando en realidad ha de entenderse que éstos emiten el conocimiento de embarque en nombre del porteador y que el Convenio alude al hecho de la entrega del documento por cualquiera de ellos. CALERO. Fernando Sánchez. *Op. cit.*, p. 302.

<sup>162</sup> TETLEY, William, *Op. cit.*, p. 2293.

<sup>163</sup> CALERO. Fernando Sánchez. *Op. cit.*, p. 208-224.

<sup>164</sup> RAPOSO, Bastonário Mário. Estudos sobre o Novo Direito marítimo: Realidades internacionais e situação portuguesa. Coimbra: Coimbra Editora. 1999, p. 176-177.

<sup>165</sup> KEEDI, Samir. *ABC do comércio Exterior: abrindo as primeiras páginas*. 2ª ed. São Paulo: Aduaneiras, 2004, p. 162.

<sup>166</sup> *Owners of Cargo on Ship "Maori King" v. Hughes*, [1895] 2 Q.B. 550. “As in a famous case *Maori King* (Cargo Owners) v *Hughes* the ship was unworthy because it has to carry frozen meat and the refrigerator was not working and it must not be working during the time of loading and once the journey has started than there would be no breach of implied terms if it becomes unfit”. LAWTEACHER *Owners of Cargo on Ship "Maori King" v. Hughes*. Disponível em: << <https://www.lawteacher.net/free-law-essays/commercial-law/implications-of-the-fob-contract-commercial-law-essay.php> >> Acesso em: 30 de junho de 2018.



*respect of the Contract contained in the Bill of Lading continue in the original Shipper or Owner (...)*<sup>167</sup>.

Por conseguinte, em 1983, há destaque para o *Harter Act* dos Estados Unidos, a lei coloca, em sua seção 2, compulsoriamente a exposição das obrigações das partes no conhecimento de carga: “*The American and foreign ports, their owner, master, agent, or manager, to insert in any bill of lading or shipping document any covenant or agreement whereby the obligations of the owner or owners of said vessel (...)*”, além de elencar as obrigações gerais que devem ser cumpridas durante o contrato de transporte. Em 1916, também nos Estados Unidos, é publicada a *Pomerene Bills of Lading Act*, com regras sobre a aplicabilidade e obrigatoriedade do conhecimento de carga: “*Bills of lading issued by any common carrier for the transportation of goods in any Territory of the United States*”. A Convenção de Haia de 1924, para unificação de certas regras em matéria de conhecimentos vem em seguida e, já em seu artigo 1º, alínea b, dispõe: “*Contrato de transporte*” designa somente o contrato de transporte provado por um conhecimento ou por qualquer documento similar”, o artigo 3º, nº 3 deste mesmo diploma trata dos elementos a serem discriminados no conhecimento de carga (p.e. número de volumes, quantidade, peso, objeto, entre outras informações), para finalizar, seu artigo 10º estabelece: “*As disposições da presente Convenção aplicar-se-ão a todo o conhecimento criado num dos Estados contratantes*”. O Carriage of Goods by Sea Act de 1936 dos Estados Unidos trouxe na seção 3, nº, 3 a emissão do conhecimento condicionada a um pedido do carregador para o transportador. Em 1968 o Protocolo Visby fora publicado e acrescentou, ao artigo 3º da Convenção de Haia (1924), o seguinte: “*Sin embargo, no se admitirá prueba en contra cuando el conocimiento de embarque ha sido transferido a un tercero tenedor de buena fe*”, também alterou todo o número 5 do artigo 4º, acrescentando alíneas que trataram da matéria<sup>168</sup>, o artigo 10º também

---

<sup>167</sup> “(...) um Conhecimento de Embarque de Mercadorias sendo transferível por Endosso, a Propriedade nos Bens pode, desse modo, passar para o Endossado, mas mesmo assim todos os Direitos em relação ao Contrato contido no Conhecimento de Embarque continuam no Expedidor ou Proprietário original (...)”. Bills of Lading Act (1855) 18 & 19 Vict. c. 111 An Act To amend the Law relating to bills of Lading [14th August 1855].

<sup>168</sup> **Protocolo de Visby de 1968:** Se suprime el artículo 4º, párrafo 5, y se lo reemplaza por el siguiente: **a)** Salvo que la naturaleza y el valor de las mercancías hayan sido declarados por el cargador antes de se embarque y que esta declaración figure en el conocimiento de embarque, el transportador y el buque no serán en ningún caso responsables de las pérdidas o daños causados a la mercancías o concerniente a ellas, por una suma superior al equivalente de 10.00 francos por bulto o unidad, ó 30 francos por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, siendo aplicable el límite máximo. (...) **c)** Cuando un “container”, un “pallet” o cualquier artefacto similar sea utilizado para acumular mercancías, todo bulto o unidad enumerada en el conocimiento de embarque como incluido en este artefacto, será considerado como un bulto o unidad en el sentido de este parágrafo. Fuera del caso previsto el artefacto se considerará como bulto o unidad. (...) **f)** La declaración mencionada en el ítem a) de este párrafo incluida en el conocimiento de embarque constituirá una

teve sua redação alterada por completo<sup>169</sup>. O Protocolo seguinte, o SDR, de 1979, modificou as Regras de Haia-Visby, integralmente, no artigo 4º, nº. 5, alínea a) <sup>170</sup> e d). Após, o *Carriage of Goods by Sea Act* de 1971 do Reino Unido previa força de lei para o conhecimento: “(6) *Without prejudice to Article X (c) of the Rules, the Rules shall have the force of law in relation to - (a) any bill of lading if the contract contained in or evidenced by it expressly provides that the Rules shall govern the contract, and (...)*”. A Convenção de Hamburgo de 1978, assim como a de Haia, trouxe informação sobre o conhecimento de carga já em seu artigo 1º, nº 7, entendendo-o como um documento que faz prova de um contrato de transporte marítimo “(...) *acredita que el porteador ha tomado a su cargo o ha cargado las mercancías, y en virtud del cual éste se compromete a entregarlas contra la presentación del documento (...)*”, ademais, toda a PARTE IV de seu conteúdo fora direcionada para tratar do conhecimento, assim, os artigos 14º, 15º, 16º, 17º e 18º versam, respectivamente, sobre a sua emissão, seu conteúdo, reservas e valor probatório, garantias e documentos distintos do conhecimento. A convenção seguinte, de Roterdão (2009) trouxe este conhecimento sob uma nova ótica, ao dispor, em todo o capítulo 3 (artigos 8º, 9º e 10º), acerca dos documentos eletrônicos de transporte<sup>171</sup>, os dispositivos jurídicos contidos neste capítulo tratam dos procedimentos para uso, uso e efeito e substituição dos documentos eletrônicos. As legislações, conforme visto, foram abrangentes ao tratar do tema do conhecimento, não se restringiram a tratar apenas de sua emissão.

---

presunción, salvo prueba en contrario, pero no obligará al transportador que podrá contestarla. (...) **h)** Ni el transportador ni el buque serán responsables en ningún caso o pérdida o daño causado a las mercaderías, o que les conciernan, si en el conocimiento el cargador ha hecho conscientemente una falsa declaración sobre su naturaleza o valor.

<sup>169</sup> **Protocolo de Visby de 1968:** Se reemplaza al artículo 10 de la Convención por la disposición siguiente: “Las disposiciones de la presente Convención se aplicarán a todo conocimiento de embarque relativo a un transporte de mercancías efectuado entre puertos pertenecientes a dos Estados diferentes cuando”: **a)** El conocimiento se otorgue en un Estado Contratante, o **b)** El transporte se efectuó desde el puerto de un Estado Contratante, o **c)** El conocimiento prevea que las disposiciones de la presente Convención o de otra legislación que la ha hecho efectiva, regirán el contrato (...).

<sup>170</sup> **Protocolo SDR de 1979:** (1) Article 4, paragraph 5(a) of the Convention is replaced by the following: “(a) Unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading, neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connection with the goods in an amount exceeding 666.67 units of account per package or unit or 2 units of account per kilogramme of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.”

<sup>171</sup> MACHADO, Wilson Pantoja. O conhecimento de carga eletrônico no transporte marítimo. Disponível em: << [http://www.cidp.pt/publicacoes/revistas/rjlb/2015/4/2015\\_04\\_1855\\_1881.pdf](http://www.cidp.pt/publicacoes/revistas/rjlb/2015/4/2015_04_1855_1881.pdf) >> Acesso em: 24 de julho de 2018.

## 1.8.1 CONVENÇÕES INTERNACIONAIS E LEGISLAÇÕES NACIONAIS SOBRE A OBRIGAÇÃO EMISSÃO DE CONHECIMENTO DE CARGA

Dentre as legislações abordadas, a Convenção de Haia-Visby, Hamburgo e Roterdão merecem destaque por terem sido escritas com o intento de tratar da matéria de conhecimento de carga ou por abordar o tema de modo mais expressivo.

Na Convenção de Bruxelas, já com as alterações dos Protocolos de Visby e SDR, ficou estabelecida a necessidade de ser emitido um conhecimento de embarque<sup>172</sup> ou de qualquer outro documento similar como pressuposto obrigatório para sua aplicabilidade<sup>173</sup>, como no caso concreto de *Pyrene Co. v Scindia Steam Navigation* em que o juiz entendeu a intenção de emissão de conhecimento como suficiente para aplicabilidade da Convenção<sup>174</sup>. A emissão deste conhecimento, de acordo com o artigo 3º, *caput*, deve ocorrer depois do transportador receber e carregar as mercadorias<sup>175</sup>, em seguida, deve proceder com a entrega do documento ao carregador<sup>176</sup>. Este ato, contudo, é condicionado a um pedido que deve ser realizado pelo próprio carregador<sup>177</sup>, assim, caso este não atente a necessidade do pedido, pode o transportador ficar desobrigado de emitir o conhecimento de carga<sup>178</sup>. Em entendimento contrário expõe os doutrinadores Sergio Carbone, Pierangelo Celle e Marco

---

<sup>172</sup> SOROA, José María Ruiz. *Op. Cit.*, p. 163.

<sup>173</sup> No Regime da Convenção de Bruxelas a entrega da mercadoria transportada pode ser feita se a mercadoria for transportada a coberto de um documento de carga não negociável, i.e., de um “*straight bill of lading*”. RAPOSO, Bastonário Mário. *Op. Cit.*, p. 76. SOROA, José María Ruiz. *Op. Cit.*, p. 439.

<sup>174</sup> Nuno Bastos explica existir possibilidade de aplicação da Convenção de Haia-Visby por meio de um contrato de transporte celebrado sem emissão de conhecimento. BASTOS, Nuno Manuel Castello-Branco. *Op. Cit.*, p. 48. *Pyrene Co. v Scindia Steam Navigation* [1954] 2 Q.B. 402 ou [1954] 1 Lloyd’s Report 321. “The plaintiff delivered a fire tender which was sold by a contract of sale. As the tender was being lifted onto the ship, before it crossed the rail on the ship, it was dropped and subsequently damaged. As per the contract of sale between the parties, the possession of the property had not passed at this stage. A bill of lading had been drawn up but was not issued. The sellers sued the owners of the ship for the cost to repair the tender. The owners of the ship admitted liability but argued their liability would be limited by the Hague Rules, Article 4 (5). The court held that limited liability under the Hague Rules did extend to the loading of the cargo on to the ship. Moreover, it was found that the bill of lading was irrelevant and the contract could be regarded as the incomplete bill of lading on the basis that all three parties were deemed to have a benefit from the agreement. As a result of this finding, the plaintiffs could only recover £200 as per the Hague Rules which were considered to be included in the contract”. LAWTEACHER. *Pyrene Co. v Scindia Steam Navigation*. Disponível em: <<<https://www.lawteacher.net/cases/pyrene-co-v-scindia-navigation.php>>> Acesso em: 26 de julho de 2018.

<sup>175</sup> **Convenção de Haia de 1924. Artigo. 3º, nº. 3.** Depois de receber e carregar as mercadorias, o armador, o capitão ou o agente do armador deverá, a pedido do carregador, entrega a este um conhecimento contendo (...).

<sup>176</sup> MARTINEZ. Ignacio Arroyo. *Curso de... Op. Cit.*, p. 539.

<sup>177</sup> “(...) ya que si el cargador no desea recibir el conocimiento de embarque (o el documento similar), el porteador no está obligado a entregarlo, pues la entrega presupone el interés y la colaboración de la persona que há de recibir el conocimiento. CALERO. Fernando Sánchez. *Op. cit.*, p. 302.

<sup>178</sup> CALERO. Fernando Sánchez. *Op. cit.*, p. 301.

Lopez de Gonzalo ser possível a emissão do conhecimento de carga para situações de constatada obrigatoriedade deste dever pelo transportador e para os casos de ter ocorrido acidente com o navio ou a carga vindo a impossibilitar o embarque das mercadorias e, conseqüentemente, o cumprimento da obrigação de emitir conhecimento, assim, para os casos citados e na opinião destes doutrinadores, é devida a emissão do conhecimento<sup>179</sup>. Ainda sobre a emissão, há uma circunstância peculiar que pode envolver o transportador, qual seja, a existência de divergência entre a situação da mercadoria por ele recebida e o disposto no conhecimento de carga/*bill of lading*, isto porque uma das características do conhecimento é a exatidão quanto ao detalhamento da mercadoria<sup>180</sup>, ou seja, uma descrição fiel dos produtos a serem transportados, com informações sobre altura, peso, tipo, quantidade, estado e condições aparentes da mercadoria<sup>181</sup>. O exercício deste dever, inclusive, também ajudará no cumprimento da principal obrigação do transportador, a de entregar a mercadoria tal como a tenha recebido<sup>182</sup>. Neste caso, se existir diferença entre a situação da mercadoria e o descrito no *bill of lading*, deve o transportador inserir uma reserva no conhecimento, designando-o de “*unclean bill of lading*”, diferentemente do conhecimento sem reservas cujo nome é “*clean bill of lading*”<sup>183</sup>. As reservas são admitidas apenas em situações específicas, quais sejam, sempre que presente a inexatidão quanto a situação da carga ou de impossibilidade do transportador em verificar a situação das mercadorias embarcadas<sup>184</sup>. As Regras ainda trataram sobre outros aspectos do conhecimento com o objetivo de tornar o conteúdo superado, inclusive, incorporou mudanças com os Protocolos de Visby (1968) e SDR (1979), mas não foram suficientes e a Convenção recebeu críticas de doutrinadores explicando suas limitações<sup>185</sup>.

---

<sup>179</sup> CARBONE, Sergio Maria; CELLE, Pierangelo; GONZALO, Marco Lopez de. *II diritto marittimo. Attraverso i casi e le clausole contrattuali*. 3ª ed. Torino: Giappichelli, 2006, p. 269-270.

<sup>180</sup> CALERO. Fernando Sánchez. *Op. Cit.*, p. 208-224.

<sup>181</sup> O carregador tem a seu cargo a obrigação de descrição da mercadoria. ROCHA, Francisco Costeira. O contrato de transporte de mercadorias – contributo para o estudo da posição jurídica do destinatário no contrato de transporte de mercadorias. Coimbra: Almedina. 2000, p. 145.

<sup>182</sup> MARTINS, Fran. *Contratos e obrigações comerciais*. Atualizado por Osmar Brina Corrêa-Lima. 16 ed. Rio de Janeiro: Forense, 2010. p 192.

<sup>183</sup> ADVANCEDONTRADE. *What are the differences between clean bill of lading and claused/dirty bill of lading?* Disponível em: << <https://www.advancedontrade.com/2016/08/what-are-differences-between-clean-billoflading-dirty.html> >> Acesso em: 27 de julho de 2018.

<sup>184</sup> Porém, nenhum armador, capitão ou agente do armador será obrigado a declarar ou mencionar, no conhecimento, marcas, número, quantidade ou peso que, por motivos sérios, suspeite não representarem exatamente as mercadorias por ele recebidas, ou que por meios suficientes não pode verificar. **Convenção de Haia de 1924. Artigo. 3º, nº 3.**

<sup>185</sup> (...) as Regras de Haia não dizem em que consiste um conhecimento de carga ou documento similar. Para além disso, a Convenção de Bruxelas não caracteriza expressamente o direito mencionado no conhecimento

Para a Convenção de Hamburgo (1978), o artigo 1º, nº. 7 traz o conhecimento de carga/embarque como prova de um contrato de transporte marítimo<sup>186</sup> sob encargo do transportador que recebeu ou carregou a mercadoria a ser conduzida<sup>187</sup> e, do mesmo modo das Regras de Haia, também entende pela necessidade de um pedido do carregador direcionado ao transportador para receber o conhecimento<sup>188</sup>. Todo o artigo 1º, 2º e 3º da Convenção fora destinado a trazer as disposições gerais de seu texto, assim, mesmo o artigo 1º tendo versado sobre emissão, não houve detalhamento a respeito do tema, de modo que as informações sobre o conhecimento apenas foram explanadas em sua Parte IV (artigos 14º, 15º, 16º, 17º e 18º) quando esta dispôs sobre os documentos de transporte. Para a Convenção, qualquer documento poderia ser meio de prova do transporte marítimo de mercadorias<sup>189</sup>. Quanto a emissão do conhecimento, o artigo 14º tratou da matéria e determinou a possibilidade dele ser assinado por uma pessoa autorizada pelo transportador<sup>190</sup> e desta assinatura ser manuscrita, impressa em fax, perfurada, em símbolos ou registrada por qualquer outro meio mecânico ou eletrônico, bastando apenas que não existisse incompatibilidade entre o tipo de assinatura utilizada no conhecimento e a lei do país que a emitiu<sup>191</sup> – estas possibilidades no tipo de assinatura na Convenção refletia uma adaptação

---

como literal e autónomo. Como não diz expressamente que o conhecimento de carga é transmissível. E não diz expressamente que o possuidor do mesmo pode exigir as mercadorias no destino (...). SOVERAL, Alexandre Martins. *Op. Cit.*, p. 143.

<sup>186</sup> **Convenção de Hamburgo de 1978. Artigo 1º, nº 7.** Por "conocimiento de embarque" se entiende un documento que hace prueba de un contrato de transporte marítimo (...).

<sup>187</sup> O autor Hakan Karan, ao interpretar o artigo 1º, nº 7 da Convenção de Hamburgo, expôs o seguinte: (...) Em primeiro lugar, trata-se de um registro da prova que evidencia a existência de um contrato de transporte de mercadorias por via marítima. É em segundo lugar, um recibo que revela o embarque de mercadorias pelo transportador. Finalmente, é um documento que representa a posse da carga, de modo que a posse do documento equivale à posse dos bens, concedendo desta forma ao legítimo titular possessório, e em alguns regimes jurídicos, o direito real de mantê-los sem a sua entrega física. KARAN, Hakan. *The carries's Liability under International Maritime Conventions: The Hague, Hague-Visby and Hamburg Rules*, Editora Mellen. 2005, p. 146.

<sup>188</sup> **Convenção de Hamburgo de 1978. Artigo 14º, nº 1.** Cuando el porteador o el porteador efectivo se haga cargo de las mercancías, el porteador deberá emitir un conocimiento de embarque al cargador, si éste lo solicita.

<sup>189</sup> **Convenção de Hamburgo de 1978. Artigo 18º.** Documentos distintos del conocimiento de embarque Cuando el porteador emita un documento distinto del conocimiento de embarque para que haga prueba del recibo de las mercancías que hayan de transportarse, ese documento establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que se ha celebrado el contrato de transporte marítimo y de que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías tal como aparecen descritas en ese documento.

<sup>190</sup> CALERO. Fernando Sánchez. *Op. cit.*, p. 210.

<sup>191</sup> **Convenção de Hamburgo de 1978. Artigo 14º, nº. 2.** El conocimiento de embarque podrá ser firmado por una persona autorizada al efecto por el porteador. Se considerará que un conocimiento de embarque firmado por el capitán del buque que transporte las mercancías ha sido firmado en nombre del porteador; **nº. 3º.** La firma en el conocimiento de embarque podrá ser manuscrita, impresa en facsímil, perforada, estampada, en símbolos o registrada por cualquier otro medio mecánico o electrónico, si ello no es incompatible con las leyes del país en que se emita el conocimiento de embarque.

necessária às transformações tecnológicas que aconteciam na época. No artigo seguinte a Convenção elencou treze condições a serem colocadas no conhecimento, mas explicou ser possível a omissão (artigo 15º, nº. 3) de alguns itens sem comprometimento da natureza jurídica do documento como um conhecimento de carga<sup>192</sup>. É clara a vontade das Regras de Hamburgo em facilitar a emissão e o acesso ao conhecimento, vista sua importância dentro do transporte marítimo e sua necessidade em torná-lo mais seguro para as partes envolvidas.

Na terceira Convenção elencada, a de Roterdão, o cenário apresentado foi diferente do abordado nas demais Regras, vista a modernidade do seu conteúdo pela necessidade dele se amoldar aos avanços tecnológicos da época. Discutida no final do século XX e escrita nos anos 2000, a Convenção de Roterdão trouxe, em seu texto, a figura do documento eletrônico de transporte<sup>193</sup>.

Com intenção de regular o mercado marítimo de modo a facilitar as relações entre as partes envolvidas, estas Regras demonstraram preocupação com a figura do conhecimento de carga, outros documentos de transporte e os contratos de transporte internacional de mercadorias total ou parcialmente por mar. Assim, ao não se emitir o conhecimento de carga em detrimento da emissão de outro documento de transporte ou de um contrato, será possível ter a aplicação da Convenção<sup>194</sup>, conforme interpretação dos artigos 1º, nº.1<sup>195</sup> e nº. 14 (documento de transporte) e nº. 18 (documento eletrônico de transporte), neste sentido escreve o doutrinador Soveral Martins, *“é certo que o documento de transporte e o documento eletrônico de transporte podem provar a celebração do contrato de transporte, mas não são as únicas provas admissíveis”*<sup>196</sup>.

A Convenção buscou simplificar e desburocratizar o papel desempenhado pelo conhecimento de carga, para tanto, demonstrou novas possibilidades de existência do transporte sem a necessidade do conhecimento e foi detalhista ao colocar informações sobre

---

<sup>192</sup> AUCHTER, Gérard. La Convention des Nations-Unies sur le transport de marchandises par mer de 1978: (Règles de Hambourg, 1978), vol II, Virgínia: Editora R. H. Wijffels, 2007, p. 356.

<sup>193</sup> Sendo assim, sua versão eletrônica nasce como forma de suprir as necessidades surgidas com a aceleração das relações mercantis, em que o modelo baseado no papel se tornou demasiadamente lento e custoso. Vê-se como característica fundamental a transmissão de informações (por vezes sigilosa) não mais via papel, mas por via eletrônica através de mensagens enviadas e recebidas principalmente entre transportador e embarcador. MACHADO, Wilson Pantoja. *Op. Cit.*, p. 10.

<sup>194</sup> SOVERAL, Alexandre Martins. *Op. Cit.*, p. 146.

<sup>195</sup> Na definição apresentada na Convenção de Roterdão se interpreta a aplicabilidade do contrato de transporte marítimo sem a necessidade de emissão do conhecimento de carga. **Convenção de Roterdão de 2009. Artigo 1º, nº. 1.** Contrato de transporte significa um contrato no qual o transportador, mediante pagamento de frete, responsabiliza-se pelo transporte de cargas de um lugar para outro. O contrato deverá proporcionar o transporte marítimo e deve fornecer outros meios de transporte além deste.

<sup>196</sup> SOVERAL, Alexandre Martins. *Op. Cit.*, p. 146.

o tema em diversos artigos. Acerca da emissão, trouxe, em seu Capítulo 8, artigo 35º, as condições necessárias, assim, haverá emissão do conhecimento de carga/documento de transporte/documento eletrônico de transporte quando da entrega da mercadoria ao transportador ou a parte executante. Não há problematização sobre a emissão, mas sobre o funcionamento dos novos documentos, assim, as Regras apontaram características de divergências e convergências entre os documentos de transporte e os documentos eletrônicos de transporte (*document électronique de transport*)<sup>197</sup>. Uma dessas características é o tratamento direcionado à emissão do documento eletrônico de transporte, que deve ser o mesmo dirigido ao documento de transporte <sup>198</sup>, também acrescenta ser necessário, na emissão e no uso de um documento eletrônico de transporte, o consentimento do transportador e carregador, outra característica é sobre o documento eletrônico<sup>199</sup> ser considerado informação, ou seja, será formado pelas informações “contidas numa ou mais mensagens emitidas pelo transportador em virtude de um contrato de transporte”<sup>200</sup>, além disso, o artigo 8º coloca que tudo a ser constado em um documento de transporte deve também está presente em um documento eletrônico de transporte. A Convenção buscou, muito detalhadamente, explicar a criação, atuação, transmissão e outros elementos necessários para o uso dos documentos eletrônicos de transporte de forma a integrá-lo ao mercado marítimo e adequá-lo as novas realidades do comércio mundial. Junto a este anseio, a Convenção também trouxe, conforme visto, o anterior mecanismo do conhecimento de carga (escrito). Esta contemplação, de vários documentos de transportes, tornou mais fácil a aceitação e aplicabilidade da Convenção de Roterdão.

Para Portugal, a emissão do conhecimento pode observar, segundo já abordado, o que está disposto na Convenção de Bruxelas em decorrência de seus artigos terem ingressado na ordem jurídica portuguesa por meio do Decreto nº. 19.857/31, ratificada depois pelo

---

<sup>197</sup> GOMES, Januário da Costa. Introdução às Regras de Roterdão: a Convenção “Marítima-Plus” sobre transporte internacional de mercadorias, Temas de direito dos transportes I. Almedina: Coimbra. 2010, p. 36.

<sup>198</sup> GOMES, Januário da Costa. *Op. Cit.*, p. 37. **Convenção de Roterdão de 2009. Capítulo 3. Documentos eletrônicos de transporte. Artigo 8º. Uso e efeito de documentos eletrônicos de transporte Sujeito aos requisitos estabelecidos nesta Convenção: a)** Tudo o que deve ser incluído em um documento de transporte, de acordo com o previsto nesta Convenção, deve ser registrado em um documento eletrônico de transporte, desde que haja consentimento do exportador e do transportador na emissão e o conseqüente uso do mesmo; e **b)** A emissão, o controle exclusivo ou a transferência de um documento eletrônico de transporte tenha o mesmo valor que a emissão, posse ou transferência de um documento de transporte.

<sup>199</sup> **Convenção de Roterdão de 2009. Artigo 1º, nº. 17.** “*Electronic communication*” (comunicação eletrônica) significa a informação gerada, enviada, recebida ou salva através de meios eletrônicos, ópticos, digitais ou similares (...).

<sup>200</sup> SOVERAL, Alexandre Martins. *Op. Cit.*, p. 148.

Decreto nº. 37.748/50 e pelo Dec.-lei 352/86, conforme firmado pelo magistrado português Sebastião Póvoas<sup>201</sup>. Além dessa alternativa, em 17 de maio de 2005 as Regras de Roterdão entraram em vigor no país e o comércio marítimo passou também a poder aplicar seu regime.

Para o Brasil, o conhecimento de carga é entendido com um meio de prova do embarque das mercadorias e possui *status* de título de crédito<sup>202</sup>, conforme se depreende da Lei nº. 566, de 25 de junho de 1850, capítulo II - artigos de 575 a 589 (Código Comercial Brasileiro). Ademais, o Brasil, por ter ratificado a Convenção de Roterdão, também pode aplicar suas regras ao comércio do transporte marítimo internacional de mercadorias.

Assim, a obrigação de emitir um conhecimento de carga é importante por tratar de um ato que materializa o documento responsável por trazer informações sobre o transporte marítimo, sobre as mercadorias e por até mesmo poder fazer as vezes do contrato de transporte<sup>203</sup>. Atender aos seus requisitos e torná-lo juridicamente perfeito e válido é, desse modo, imprescindível.

As obrigações atinentes a esta primeira parte do transporte de mercadorias, qual seja, antes de dar início a viagem, devem ser respeitadas por tratarem do começo das atividades e serem cruciais na efetividade de um transporte bem-sucedido. Todavia, respeitar as obrigações de navegabilidade, armar, equipar, aprovisionar, adequar um navio, carregar, estivar as mercadorias e emitir um conhecimento de carga não dão certeza da finalização deste transporte, pois é preciso estar atento aos casos fortuitos e de força maior<sup>204</sup>, mas a concretização destas obrigações diminuem substancialmente possíveis riscos ou, se já na presença de um problema, pode minorá-lo.

---

<sup>201</sup> Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça português, de 18 de dezembro de 2007 (Processo 07A2537). Conselheiro SEBASTIÃO PÓVOAS. “Já o transporte internacional de mercadorias por mar (Convenção Internacional para Unificação de Certas Regras em Matéria de Conhecimentos de Carga, assinada em Bruxelas em 25/08/24 – aprovada para adesão por Carta de 05/12/31 (DG, I, 02/06/32) – introduzida pelo Dec.-Lei n.º 37.748, de 01/02/50, e regulamentada pelo Dec.-Lei n.º 352/86, de 21 de outubro) é de natureza formal, sujeito a escrito particular (*bill of lading*, conhecimento de embarque ou conhecimento de carga)”. Disponível em: <<

<http://www.dgsi.pt/jstj.nsf/954f0ce6ad9dd8b980256b5f003fa814/d141be92208f93d1802573b500509c27?Op=enDocument> >> Acesso em: 03 de agosto de 2018.

<sup>202</sup> **Código Comercial Brasileiro de 1850. Artigo 587.** O conhecimento feito em forma regular (artigo 575) tem força e é acionável como escritura pública. Sendo passado “à ordem” é transferível e negociável por via de endosso.

<sup>203</sup> KEEDI, *Op. Cit.*, p. 160-163.

<sup>204</sup> Caso fortuito é um evento imprevisível e força maior é um evento inevitável. MAGALHÃES, Humberto Piragibe; MALTA, *Christoção Piragibe Tostes. Dicionário jurídico*. 8º ed. São Paulo: Malheiros. 1997, p. 180, 417.



## 2 OBRIGAÇÕES DURANTE A VIAGEM

É obrigação do transportador realizar o traslado das mercadorias do porto de origem ao porto de destino, com observância da rota traçada. A este, durante o percurso, recai também a obrigação de custódia e de cuidado das mercadorias. A execução dos deveres, conforme delineado pela lei, doutrina e jurisprudência, permite a entrega dos bens transportados, tal como o transportador tenha recebido, além de dar condições para a efetivação da próxima fase do transporte, que é o cumprimento das obrigações que estejam inseridas no momento final da viagem.

### 2.1 CUSTÓDIA

A primeira obrigação a ser observada neste momento do transporte é a da custódia, na qual o transportador tem a posse das mercadorias do início ao final da viagem. As mercadorias são efetivamente passadas para a responsabilidade do transportador, conforme visto, quando este as recebe no período do carregamento. Neste instante todas as obrigações do momento “antes de iniciada a viagem”, exceto emitir um conhecimento, já foram devidamente realizadas e, não há qualquer outro fato que possa interferir na custódia, a exceção de um novo carregamento durante a viagem.

A primeira vez que custódia foi apontada como obrigação do transportador em uma legislação relevante sobre o tema foi em 1983, por meio da seção 1 do *Harter Act* dos Estados Unidos, ao fazer uso do vocábulo “*custody*”. Em seguida, no *Carriage of Goods by Sea Act* (COGSA) de 1936, na seção 2 e na seção 3, nº 2, a obrigação foi citada por meio das palavras “*custody*” e “*keep*”, respectivamente, a variação dos termos usados não contradizem o dever de custodiar a mercadoria, isto porque custódia (*custody*) significa o ato de guardar alguma coisa em segurança<sup>205</sup> e manter (*keep*) quer dizer conservar, defender, observar<sup>206</sup>, assim, o objetivo do legislador fora o mesmo, o de colocar a carga sob responsabilidade do transportador durante a viagem e garantir suas boas condições. Após a edição destas legislações, carregadores, transportadores e demais envolvidos nas relações do comércio

---

<sup>205</sup> PRIBERAM. Custódia. Acesso em: <https://dicionario.priberam.org/custodia> Acesso em: 08 de agosto de 2018.

<sup>206</sup> PRIBERAM. Manter. Acesso em: <https://dicionario.priberam.org/custodia> Acesso em: 08 de agosto de 2018.

marítimo sentiram a necessidade de criar regulamentos com alcance internacional, assim, as Convenções foram discutidas, elaboradas e hoje merecem destaque as Regras de Haia (1924), de Hamburgo (1978) e de Roterdão (2009). Durante suas idealizações, a pesquisa na jurisprudência e doutrina foram cruciais ao alcance de uma norma que fosse uniforme para todos os interessados.

Segundo a doutrina de Sanchez Calero a obrigação de custódia, apesar de constar no momento “durante a viagem”, ocorre, na realidade, no período em que o transportador recebe a mercadoria e se estende até o instante da entrega do conhecimento de carga, no porto de chegada<sup>207</sup>. Trata de uma obrigação fundamental em que o transportador se compromete a entregar a mercadoria tal como a recebeu, sendo seu dever o de custodiar a carga durante todo o tempo de sua responsabilidade o que a torna, por interpretação de Ripert, uma obrigação contínua e duradoura<sup>208</sup>.

Segundo Ignacio Martínez<sup>209</sup>, ao transportador (ou pessoa por ele designada) cabe a vigilância e monitoramento da carga, para verificar as condições durante o transporte salvaguardando sua integridade. Esta obrigação, por sua vez, possui início no momento em que o transportador tem a posse das mercadorias e final quando de sua entrega no porto de destino. O cumprimento desta obrigação requer atitude ativa e enérgica do transportador sobre todos os atos que atentem contra as boas condições das mercadorias. O incumprimento desencadeia na aplicação dos artigos de responsabilidade da Convenção.

Na doutrina de Tetley custódia trata de um dever do transportador em proceder de maneira apropriada para a conservação e vigilância da carga<sup>210</sup>. Neste sentido, o caso concreto de *Queensland National Bank v. Peninsular and Oriental Steam Navigation Co.* pode ser considerado um exemplo da obrigação de custodiar a mercadoria, isto porque a embarcação, responsável pelo transporte de 10 caixas de ouro, teve uma delas subtraída durante a viagem e, de acordo com a decisão, a carga deveria estar sob a guarda do transportador e acomodada em um espaço que garantisse sua segurança durante o trajeto (custódia)<sup>211</sup>. No conhecimento de embarque havia uma cláusula que eximia a

---

<sup>207</sup> CALERO. Fernando Sánchez. *Op. cit.*, p. 307.

<sup>208</sup> RIPERT. Georges. *Op. Cit.*, p. 427.

<sup>209</sup> MARTÍNEZ. Ignacio Arroyo. *Curso de Derecho Marítimo*. 2ª ed. Cizur Menor: Aranzadi. 2005, p. 540.

<sup>210</sup> TETLEY, William, *Op. cit.*, p. 551 e ss.

<sup>211</sup> *Queensland National Bank v. Peninsular and Oriental Steam Navigation Co.* (1898) 1 QB 567 (CA). “Plaintiffs shipped a cargo of 10 boxes, each containing sovereigns. Although it was not expressly stipulated in the bill of lading, parties agreed that the cargo would be carried in the ship’s bullion room. During the voyage one of the boxes was stolen. The bill of lading exempted the owners from the liability in the event of “loss by

responsabilidade sobre o roubo ou furto (por mar ou terra) da carga, mas o corpo julgador a entendeu ilegal.

### 2.1.1 CONVENÇÕES INTERNACIONAIS E LEGISLAÇÕES NACIONAIS SOBRE A OBRIGAÇÃO DE CUSTÓDIA

Conforme tratado, após discussão sobre o tema em uma dimensão internacional e com ajuda da doutrina e jurisprudência, as partes interessadas no transporte marítimo de mercadorias reuniram seus propósitos em um trabalho intitulado *The Travaux Préparatoires*, no ano de 1921<sup>212</sup>. Na ocasião, custódia não havia sido citada e, em seu lugar, constava o vocábulo “vigilância”. Apenas com a Convenção de Haia (Bruxelas) de 1924 que custódia foi incorporada ao texto ao ser mencionada nos artigos 2º e 3º, nº 2; o artigo 2º, ao tratar das obrigações gerais do transportador, mencionou o termo “*custody*” e, ao tratar das obrigações de uma forma mais específica, no artigo 3º, nº 2, mencionou a palavra “*keep*”. Esta legislação passou por mudanças com os Protocolos de Visby e SDR, mas eles não versaram sobre esta obrigação. Em 1978, com a Convenção de Hamburgo, o dever de custódia ficou implícito em dois momentos: no artigo 4º, nº 1, ao dizer que o transportador tinha a custódia da mercadoria no momento em que a recebesse até o porto de descarga e, também foi retratada com a seguinte citação no artigo 5º, nº 1: “*el daño o el retraso se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia*”, referindo ser de responsabilidade do transportador o dano ou o atraso sofrido pela carga, no período em que esta estivesse sob sua custódia. Já na Convenção de Roterdão (2009), a mais recente, a obrigação de custódia foi citada em seu artigo 13º, nº 1, em que custódia aparece como uma obrigação específica destinada a todo o momento em que o transportador detenha a responsabilidade sobre a carga.

---

thefts or robberies by sea or land and whether by persons directly or indirectly in the employment or service of the company or otherwise”. The plaintiffs argued that it had been an implied warranty on the part of the shipowner that the bullion room was reasonably fit to resist thieves and the exceptions in the bill of lading did not extend to breach of that warranty. The Court shared that view, stating that the parties at the formation of the contract had made the contact assuming that the gold should have been carried in the ship’s bullion room. Establishing aforementioned implied condition of the contract the Court stated that there was no reason in those circumstances to not to put the question whether the bullion room was reasonably fit at the time of commencement of the voyage, at the port of loading, to protect the gold. Having rising that questions the Court found the ship unseaworthy”. JADE. *Queensland National Bank v. Peninsular and Oriental Steam Navigation Co.* Acesso em: <https://jade.io/j/?a=outline&id=64025> Acesso em: 08 de agosto de 2018.

<sup>212</sup> CMI. *The Travaux Préparatoires*. Disponível em: > <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/Travaux-Preparatoires-of-the-Hague-Rules-and-of-the-Hague-Visby-Rules.pdf> > Acesso em: 17 de setembro de 2018.

A obrigação de custódia, no cenário das legislações, foi bastante abordada, mesmo quando não apareceu de forma explícita o dever se fez presente como um encargo a ser cumprido pelo transportador. Apesar da presença nas legislações, a literatura não destinou muito estudo para a obrigação de custódia, muitos autores realizam apenas sua citação<sup>213</sup>.

Em Portugal, assim como nas obrigações destinadas ao momento antes de iniciada a viagem, os deveres, constantes para este momento e que se encontrem presentes nos primeiros oito artigos da Convenção de Haia (Bruxelas) de 1924 poderão ser aplicadas no contrato de transporte marítimo por força do decreto nº. 37.748, de 1 de fevereiro de 1950. Assim, a obrigação de custódia é exigível pelo direito interno português.

Já no Brasil é possível apontar, no código civil que rege suas regras, dois artigos preocupados com a custódia das mercadorias. O primeiro é o artigo 749 que institui ser dever do transportador conduzir “a coisa ao seu destino, tomando todas as cautelas necessárias para mantê-la em bom estado e entregá-la no prazo ajustado ou previsto”, já o segundo é o artigo 753, §4º que assim dispõe: “ Se o transportador mantiver a coisa depositada em seus próprios armazéns, continuará a responder pela sua guarda e conservação (...)”. Este segundo dispositivo jurídico confirma a custódia para além do momento da viagem, inclusive.

A relevância da obrigação de custodiar uma mercadoria é trabalhar com a atenção daquele que detém sua propriedade e deve praticar sua preservação. Há tênue ligação com a obrigação seguinte, a de cuidado, ambas se complementam neste momento da viagem tornando possível a entrega segura da carga para seu destinatário final.

## 2.2 CUIDADO

A obrigação de cuidar da carga pode ser considerada uma obviedade dentre todas as obrigações, pois presumir ter cuidado com a mercadoria transportada é essencial para entregá-la tal como a recebeu<sup>214</sup>. Assim, alguns doutrinadores apenas a citam, sem a preocupação de se alongar sobre o tema ou discutir a matéria, dada sua explicitabilidade<sup>215</sup>.

Cuidar da mercadoria foi uma obrigação presente no *Harter Act* de 1924, no caso, em suas seções 1 e 2, com uso dos vocábulos “*care*” e “*to care for*”, respectivamente. Em seguida, fora citada no COGSA de 1936 na seção 2, ao tratar das obrigações gerais, com uso

---

<sup>213</sup> MARTINEZ. Ignacio Arroyo. *Compendio... Op. Cit.*, p. 163. SOROA, José María Ruiz. *Op. Cit.*, p. 440.

<sup>214</sup> LACERDA, José Cândido Sampaio de. *Op. Cit.*, p. 193-194.

<sup>215</sup> MARTINEZ. Ignacio Arroyo. *Compendio... Op. Cit.*, p. 163. SOROA, José María Ruiz. *Op. Cit.*, p. 440.

do termo “*care*” e, na seção 3, nº 2, ao escrever sobre a mercadoria, com uso do termo “*care for*”. Após discussão sobre o tema, a obrigação de cuidado foi citada na convenção de Haia de 1924 e na Convenção de Roterdão de 2009.

Os cuidados com a mercadoria fizeram recair sobre o transportador ou responsável a necessidade de ser zeloso com os bens transportados, desde o instante em que estes recebem a carga. Assim, o momento “antes de iniciada a viagem” pode ser o início para o cumprimento desta obrigação, pois é nesta ocasião que o transportador possui um primeiro contato com a mercadoria e assim, deve, desde então, exercer seus cuidados<sup>216</sup>. Em sentido oposto, outros doutrinadores a colocam no momento “durante a viagem” por entender que no trânsito haverá maior tempo de permanência com o agente que a transporta, devendo ser nesta ocasião a maior dedicação em relação aos cuidados da carga<sup>217</sup>. A escolha do momento apropriado para materialização desta obrigação é indiferente, embora seu apontamento para o instante “durante a viagem” a torne mais organizada, tendo em vista que as obrigações de carga, estiva e descarga também orientam o transportador a prestar cuidados, de modo a suprir quaisquer necessidades da obrigação de cuidar nos dois outros instantes. De todo modo, como a intenção da obrigação principal em um transporte de mercadoria, conforme já citado, é a de entregá-las, tal como as recebeu, o importante é cumprir a obrigação durante todo o período em que o responsável se encontre com sua custódia, inclusive, no momento “depois da viagem”, antes de materializar a obrigação de entregar a mercadoria.

De acordo com Sánchez Calero cuidar é desdobrar atenção para a carga com uma conduta apropriada e, prestar por suas boas condições durante todo o tempo em que se esteja com sua posse<sup>218</sup>. O autor destaca situações nas quais a obrigação de cuidar deve ser observada com maior atenção, são estas: o carregamento, a estiva e a descarga. As circunstâncias elencadas pelo autor revelam ocasiões com manipulação da carga, ou seja, a probabilidade de ocorrer um dano é maior, portanto, a preocupação do transportador, nestes momentos, deve ser redobrada<sup>219</sup>. O caso concreto de *Ingram & Royle, Limited v. Services Maritimes du Tréport*<sup>220</sup> tratou da matéria ao abordar um carregamento (de caixas de sódio metálico) realizado de forma não cuidadosa, ocorre que durante a viagem, a embarcação

---

<sup>216</sup> CALERO. Fernando Sánchez. *Op. cit.*, 290.

<sup>217</sup> MARTINEZ. Ignacio Arroyo. *Compendio... Op. Cit.*, p. 164. SOROA, José María Ruiz. *Op. Cit.*, p. 440.

<sup>218</sup> CALERO. Fernando Sánchez. *Op. cit.*, p. 290.

<sup>219</sup> *Ibid.*, p. 290-292.

<sup>220</sup> *Ingram & Royle, Limited v. Services Maritimes du Tréport, Limited* [1914]. 1 K.B. 541. KASSEM, A. H. *Op. Cit.* p.187.

enfrentou um temporal e a mercadoria, ao entrar em contato com a água, explodiu ocasionando sua perda e alguns danos ao navio.

### **2.2.1 CONVENÇÕES INTERNACIONAIS E LEGISLAÇÕES NACIONAIS SOBRE A OBRIGAÇÃO DE CUIDADO**

A Convenção de Haia foi publicada e seu texto contemplou a obrigação de cuidar. A norma trouxe este dever em dois momentos, no artigo 2º junto a outras obrigações e, no artigo 3º, nº. 2, ao tratar de obrigações mais específicas, assim, o legislador teve o trabalho de colocar este dever duas vezes em seu texto, de modo a não deixar dúvidas, ao transportador, sobre seu cumprimento. Em interpretação desta Convenção, o doutrinador Duarte Faria acrescentou uma ressalva contida no artigo 4º, a de ser possível a desobrigação de cuidar para o transportador, em situações de in navegabilidade não causada por sua culpa<sup>221</sup>.

As Regras de Hamburgo deram continuidade as discussões sobre a matéria, com pretensões de alcançar mais adesões entre os países interessados. Todavia, esta segunda convenção internacional não trouxe, explicitamente, a obrigação de cuidar, mas tratou da responsabilidade do transportador caso este não exercesse um bom cuidado para com a mercadoria.

A Convenção seguinte, a de Roterdão, já nas disposições gerais de seu texto, trouxe a atenção para com a obrigação de cuidar, a direcionando para a parte executante do contrato (artigo 1º, nº. 6). Em seguida, no artigo 13º, nº. 1, com o título de obrigações específicas, apresentou cuidado como uma delas e, segundo a doutrina de Delebecque, a destinou ao transportador<sup>222</sup>.

O Direito interno de Portugal incorporou os artigos de 1º a 8º da Convenção de Haia, por meio do decreto nº. 37.748, de 1 de fevereiro de 1950 tornando a obrigação de cuidar exigível. Já para o direito interno brasileiro, em interpretação ao seu Código Civil, é possível enxergar a obrigação de cuidar nas entrelinhas do artigo 749: “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”.

---

<sup>221</sup> FARIA. *Op. cit.*, p. 101., p. 103-105.

<sup>222</sup> DELEBECQUE, Philippe. *Obligation of the Carrier*. In Alexander von Ziegler, Johan Schelin and Stefano Zunarelli (eds.), *The Rotterdam Rules 2008: Commentary to the United Nations Convention on Contract for the International Carriage of Goods Wholly or Partly By Sea*. Netherlands: Wolters Kluwer, 2010, p. 78.

A obrigação de cuidar foi citada por muitos autores e esteve presente em quase todas as legislações, em razão de sua obviedade não foi motivo de aprofundamento para os doutrinadores, mas sua exigibilidade é necessária. Cuidar da carga é se preocupar com o objeto principal do contrato, sem sua observância, o transporte perde seu sentido.

### 2.3 SEGUIR A ROTA TRAÇADA

A terceira obrigação a ser observada no momento em que a embarcação deixa o porto, é a de seguir a rota traçada. Isto significa a necessidade de definição prévia, pelo transportador, sobre qual caminho adotar e quais escalas serão realizadas durante o percurso. Tal delimitação precipitada é exigida para resguardar, o máximo possível, a segurança dos tripulantes, do navio e da mercadoria, para tanto, é necessário ter um conhecimento geográfico, de condições climáticas e até mesmo das circunstâncias políticas do percurso incluso na rota, vista a possibilidade de problemáticas ou de alguns agentes impeditivos, a exemplo de regiões afetadas pela pirataria, refugiados e de localidades consideradas perigosas para a navegação como é o caso da região do triângulo das bermudas que, por ser uma área com relatos frequentes de desaparecimento de embarcações, é importante, sempre que possível, ser evitada. Redobrar atenção para determinados pontos, estudar a melhor rota e as escalas mais acessíveis são essenciais para o bom desempenho de uma viagem bem-sucedida.

A obrigação de seguir uma rota, diferentemente das demais, não foi apontada nas principais legislações sobre o tema, mas apenas na doutrina. Ao versar sobre a matéria, os autores apontam para um desdobramento desse dever, que é o desvio, e o indicam como responsável pela cobrança indireta da obrigação de “seguir uma rota” nas legislações<sup>223</sup>. Isto porque, ao tratar dos desvios, falando de suas possibilidades e impedimentos, as normas internacionais estavam apontando a necessidade do transportador ter uma rota. A obrigatoriedade deste dever também pode ser percebida na jurisprudência, como no caso concreto de *Leduc & Co. V. Ward* [1888]<sup>224</sup>, no qual o Lord Eshe decidiu por ser inapropriado o desvio praticado pelo transportador da embarcação, vista sua ida para o

---

*Op. cit.*, p. 304. “Esta obligación no se encuentra formulada positivamente en las Reglas, pero se deduce ‘a sensu contrario’ de su art. IV-4º (...)”. SOROA, José María Ruiz. *Op. Cit.*, p. 440.

<sup>224</sup> *Leduc & Co. V. Ward* [1888] 20 Q.B.D. 475. LEXBIBLIO. *Leduc & Co. V. Ward* Disponível em: > <http://www.lexbiblio.co.uk/free-legal-guides/the-functions-of-the-bill-of-lading-and-other-shipping-documents/> > Acesso em: 25 de setembro de 2018.

distante porto de Glasgow, na Escócia, quando a opção de Inglaterra era melhor por ser mais próxima de sua rota, qual seja, início no porto de Fiume (Iugosláveia), final no porto de Dunkirk (Inglaterra).

Assim, o desvio, presente nas legislações internacionais, foi primeiro citado no COGSA de 1936, por meio de sua seção 4, n.º. 4, através do uso do vocábulo “*deviations*”, a lei apontou para este problema como de responsabilidade do transportador, também fez o mesmo nas Regras de Haia e Roterdão, e, em todas estas convenções, houve a indicação de exceções para tal responsabilidade, ou seja, se houver comprometimento da viagem em decorrência de um salvamento de pessoas ou bens, o transportador não será responsabilizado. Já nas Regras de Hamburgo apenas houve uma citação sobre o desvio.

De acordo com a doutrina de Ignacio Martínez e Ruiz Soroa, apresentar uma rota que tenha sido previamente acordada para o deslocamento de um navio, durante o cumprimento do contrato, é uma obrigação destinada ao transportador no momento “durante a viagem”<sup>225</sup>. As informações sobre a rota, como o local de partida e chegada do navio e seus pontos de parada devem constar no conhecimento de embarque<sup>226</sup>. Neste sentido a jurisprudência do caso *Reardon Smith Line v Black Sea & Baltic General Insurance Co.* [1939]<sup>227</sup> demonstra consonância com a matéria, pois apresenta, em seu julgado, todos os apontamentos doutrinários citados acima.

Em entendimento contrário, Sanchez Calero, concede faculdade para a obrigação de “*seguir la ruta trazada*” ao escrever o seguinte sobre o artigo 4º, n.º. 4: “*lógicamente este artículo no tiene sentido si no existe una obligación, por parte del porteador, de seguir la ruta pactada*”, para ele, o dever é exigível apenas quando firmado entre as partes, momento

---

<sup>225</sup> MARTINEZ. Ignacio Arroyo. *Compendio...* Op. Cit., p.164. SOROA, José María Ruiz. Op. Cit., p. 440-441.

<sup>226</sup> RIPERT, Georges. Op. Cit., p. 418.

<sup>227</sup> *Reardon Smith Line v Black Sea & Baltic General Insurance Co.* [1939] 64 Ll. L. R. 229. De acordo com o voto de Lord Poter sobre o caso: “It is the duty of a ship, at any rate when sailing upon an ocean voyage from one port to another, to take the usual route between those two ports. If no evidence be given, that route is presumed to be the direct geographical route, but it may be modified in many cases for navigational or other reasons, and evidence may always be given to show what the usual route is, unless a specific route be prescribed by the charter or bill of lading. In each case therefore when a ship is chartered to sail or when a parcel is shipped upon a liner sailing from one port to another, it is necessary to inquire what the usual route is. In some cases there may be more than one usual route. It would be difficult to say that a ship sailing from New Zealand to this country had deviated from her course whether she sailed by the Suez Canal, the Panama Canal, round the Cape Hope or through the Straits of Magellan. Each might, I think, be a usual route. Similarly the exigencies of bunkering may require the vessel to depart from the direct route or at any rate compel her to touch at ports at which, if she were proceeding under sail, it would be unnecessary for her to call (...)” DOCKRAY, Martin. *Cases & materials on the carriage of goods by sea.* 3ª ed. London: Cavendish Publishing Limited, 2004, p. 84.



em que passa a constar no conhecimento de embarque<sup>228</sup>. Tal entendimento chega a ser contraditório, pois em sua doutrina “seguir a rota” é considerado um dever, o que pode ter acontecido, todavia, é o autor ter considerado a obrigação facultativa por ela não ter sido materializada no texto das convenções internacionais.

Conforme tratado, as convenções internacionais não positivaram a obrigação de “seguir a rota traçada” em seus textos, mas se preocuparam em falar sobre o desvio, de modo a se interpretar a existência de tal obrigação, afinal, é preciso ter uma trajetória para poder falar de desvio. Ao estudar sobre as mudanças de trajetória (desvio) e a forma de sua positivação nas legislações é perceptível, indiretamente, a necessidade de cumprimento da obrigação de ter e seguir uma rota pré-definida, isto porque, a mudança do percurso pode afetar as condições da mercadoria e, conseqüentemente, o cumprimento da obrigação principal, qual seja, entregar a carga tal como a tenha recebido.

### **2.3.1 CONVENÇÕES INTERNACIONAIS E LEGISLAÇÕES NACIONAIS SOBRE A OBRIGAÇÃO DE SEGUIR A ROTA TRAÇADA**

Em razão da importância do tema do desvio para entendimento da obrigação de seguir a rota traçada é preciso realizar seu estudo. O desvio foi, portanto, citado na convenção de Haia de 1924, em seu artigo 4º, nº.4, ao tratar da responsabilidade do transportador, colocou como condição para sua exoneração, a mudança de rota praticada com o objetivo de salvar pessoas ou bens que estivessem em perigo no mar. A doutrina de Ripert trouxe outras condições para exclusão de responsabilidade do transportador ligadas ao desvio, para o autor, sempre que se confirmasse o desvio razoável, ou seja, qualquer ato praticado com fins de evitar um perigo grave ou efetivo decorrentes de força maior ou caso fortuito<sup>229</sup> (p.e. tempestade, navios piratas), para realizar reparações advindas de uma avaria imprevista e que tenha comprometido a navegabilidade da embarcação e, quando da prática de abastecimento do navio com provisões e combustíveis, deveria também considerar o transportador não responsável por qualquer problema ocorrido à carga<sup>230</sup>.

---

<sup>228</sup> CALERO. Fernando Sánchez *Op. cit.*, p. 304.

<sup>229</sup> Força maior é todo fato humano ou natural que pode ser previsto, mas não evitado (p.e. o cair de uma tempestade), já caso fortuito é o evento que não se pode prever e que não se pode evitar (p.e. o cair de um raio).

<sup>230</sup> RIPERT, Georges. *Op. Cit.*, p. 418 e ss.

A convenção seguinte, de Hamburgo, citou o desvio como uma problemática recorrente na época da publicação da Convenção de Haia. Em 1978, quando da publicação de suas Regras, em decorrência da tecnologia moderna do transporte, a exatidão das cartas marítimas e do aperfeiçoamento dos métodos de navegação (p.e. uso do GPS), o desvio já não era frequente e por isso não foi matéria em seu texto.

No ano de 2009, a convenção de Roterdão é publicada e o conteúdo sobre desvio volta a ser objeto da legislação. Para as novas Regras, há ainda maior flexibilidade quanto a aceitação do desvio, isto porque ele passa a ser possível, desde que não quebre as demais regras do transportador. Assim o transportador deve se preocupar com a entrega da mercadoria no tempo e local marcado, podendo sua trajetória ser considerada indiferente para o contratante.

Nas obrigações dos transportadores citadas anteriormente, a exigência de seu cumprimento poderia ser feita mediante uso dos oito primeiros artigos da Convenção de Haia, que foram incorporados ao direito interno de Portugal. Para a presente obrigação, o mesmo não pode ser feito, pois a obrigação de “seguir a rota traçada” não se encontra positivada nas Regras de Haia. Assim, para a exigência de seu conteúdo, é necessário que o interessado a transcreva no contrato.

No Brasil, o tema não foi explicitamente abordado em sua legislação interna, mas através da interpretação a artigo do seu código civil é possível encontrar respaldo para se ter atenção a uma rota, quando do cumprimento do contrato. A primeira parte do artigo 733 CC, trata da importância do transportador em cumprir o percurso estipulado em contrato.

Esta é uma das obrigações mais fragilizadas dentre todos os deveres direcionados ao transportador. Isto porque o interesse da outra parte no contrato é o recebimento dos bens na mesma situação que foi entregue ao transportador, não importando qual caminho foi percorrido. A obrigação tornou-se quase obsoleta por causa do uso de recursos tecnológicos que agregaram facilidades aos envolvidos no comércio marítimo, contudo, ter conhecimento sobre a rota pode trazer maior segurança jurídica para o cumprimento do contrato.

### 3 OBRIGAÇÕES DEPOIS DA VIAGEM

Para alcançar o fim do contrato é necessário a cessação das obrigações nele estipuladas, ou seja, o término do negócio jurídico<sup>231</sup>. Este objetivo pode ser alcançado quando dois requisitos são cumpridos, quais sejam, a realização da descarga apropriada das mercadorias e sua entrega ao destinatário. Inclusive, este é o motivo pelo qual alguns doutrinadores entendem ser o transporte de mercadorias uma obrigação de resultado, pois não basta apenas seu traslado, mas também a execução da entrega<sup>232</sup>.

#### 3.1 DESCARREGAR A MERCADORIA

A obrigação do transportador de cuidar em descarregar as mercadorias é parecida com a de cuidar de carregar, ainda que as operações materiais realizadas sejam diferentes<sup>233</sup>. Este penúltimo dever é bastante importante por tratar de um momento de manipulação da carga e exigir do transportador muita atenção. Ao realizar o traslado da mercadoria do navio para seu local de destino, o transportador terá seu último contato com a carga e garantirá que esta chegue tal como ele a recebeu<sup>234</sup>.

Todas as convenções internacionais sobre o tema contemplaram a obrigação de descarregar em seus textos. A primeira vez foi em 1924, quando da publicação das Regras de Haia, depois, na Convenção de Hamburgo e, por fim, em 2009, com a Convenção de Roterdão. Ao longo dessas normas é possível encontrar artigos que versem sobre a definição de descarregar uma mercadoria, das explicações de responsabilidades incidentes e até mesmo para tratar sobre a melhor forma de sua realização. As normas e doutrinas se debruçaram sobre o tema com o objetivo de destinar o máximo possível de informações ao transportador e garantir o êxito dessa obrigação.

Na doutrina de Sánchez Calero a descarga das mercadorias é descrita como o conjunto de operações que tem por finalidade realizar o traslado das mercadorias desde o navio, nas docas, até os veículos responsáveis pelo recebimento da carga, ou qualquer outro

---

<sup>231</sup> LÔBO, Paulo Luiz Netto. *Teoria geral das obrigações*. São Paulo: Saraiva. 2005, p. 62ss.

<sup>232</sup> DINIZ, Maria Helena. *Curso de direito civil brasileiro – Responsabilidade Civil*. 20ª ed, vol 7. São Paulo: Saraiva, 2006, p. 485.

<sup>233</sup> DUQUE DOMÍNGUEZ, Justino F. *Op. Cit.*, p. 10 e ss.

<sup>234</sup> TETLEY, William, *Op. cit.*, p. 564.

lugar estipulado como o de descarga<sup>235</sup>. O não cumprimento dessa obrigação pode comprometer a carga, em razão do acréscimo de tempo que esta passará no interior da embarcação, todavia, nem sempre sua inobservância terá o transportador como responsável, isto porque há possibilidade de cumprimento dessa obrigação pelo operador marítimo, tal como previsto no carregamento de mercadorias. Ainda de acordo com a doutrina de Sánchez Calero, as operações de descarga, quando realizadas por meios alheios ao navio, o que é bastante frequente hoje em dia, tem determinado, no contrato de transporte marítimo, o responsável pelos riscos e gastos para com este dever<sup>236</sup>.

### **3.1.1 CONVENÇÕES INTERNACIONAIS E LEGISLAÇÕES NACIONAIS SOBRE A OBRIGAÇÃO DE DECARREGAR A MERCADORIA**

As convenções internacionais que trataram do tema o abordaram em vários artigos, assim, é necessário realizar um compilado para poder entender toda a abordagem formada em torno desta obrigação. A primeira convenção foi a de Haia de 1924 que indicou o dever de descarregar como uma obrigação geral e específica do transportador, respectivamente, nos artigos 2º e 3º, nº. 2. Nesta convenção, o dia e o local de descarregar a mercadoria são importantes para, sendo o caso, realizar o cálculo de indenizações.

As Regras seguintes, a tratar da matéria, foram as de Hamburgo e Roterdão. A primeira, já em seu artigo 4º, nº. 1, determinou ter o transportador de responder por danos causados à carga, caso algum acidente seja verificado no momento do deslocamento da embarcação até o local da entrega, todavia, caso incorresse na situação descrita no artigo 13º, nº. 2, b, ou seja, a possibilidade de uma mercadoria perigosa trazer danos ao navio, tripulação ou demais mercadorias, ficaria desobrigado em continuar o trajeto com as mesmas, podendo as eliminar. O artigo 15, nº. 1, g, preceitua a necessidade de constar o nome do porto de descarga no conhecimento de embarque. Os artigos 21º, nº. 1, c, e 22º, nº. 3, a, iii, tratam respectivamente da jurisdição e arbitragem para nortear futuros litígios.

Na convenção de Roterdão de 2009, as obrigações atinentes à descarga também foram distribuídas entre vários artigos, o primeiro é o artigo 1º, nº. 6, a e nº. 7 que colocaram estas duas obrigações como tarefa da *performing party* (parte executante) e da *maritime*

---

<sup>235</sup> CALERO, Fernando Sánchez *Op. cit.*, p. 309.

<sup>236</sup> SOROA, José María Ruiz. *Op. Cit.*, p. 559.

*performing party* (parte executante marítima), respectivamente, já no artigo 13º, a descarga é mencionada como dever do transportador, transportador documentário ou do consignatário, sendo o mesmo responsável por elas. Francesco Berling, sobre a obrigação de descarregar a mercadoria, assim escreveu: “parece recair sobre o transportador”<sup>237</sup>. Assim como nas Regras de Hamburgo, a possibilidade de descartar mercadoria também está presente nas Regras de Roterdão, por meio de seu artigo 15º esta convenção permite que o transportador se desfaça, com atenção para razoabilidade, de qualquer carga que ofereça um perigo real para os tripulantes, demais bens ou para o meio ambiente. As regras ainda indicam, através do artigo 36º, n.º 3, alínea d), que seja apresentada a informação do porto de descarga nos dados do conhecimento de embarque.

Em Portugal, assim como é estipulado para a maior parte das obrigações, é possível exigir do transportador o dever de descarregar as mercadorias mediante aplicação dos artigos 1º a 8º, da Convenção de Haia de 1924<sup>238</sup>. Para os casos que envolvam a presença do operador portuário/empresas especializadas<sup>239</sup>, estas passam a responder por qualquer perdas e danos causados.

No Brasil não existe um dispositivo jurídico que possa satisfazer esta obrigação de forma plena, mas, em interpretação a primeira parte do artigo 751 do Código Civil deste país, é possível observar o direcionamento desta obrigação ao transportador<sup>240</sup>.

As normas internacionais e a doutrina buscaram consolidar a obrigação de descarregar a mercadoria. Para tanto, realizaram mudanças e deram respaldo a novas formas desse dever se apresentar, tal como, a prática legal por meio de empresas especializadas em

---

<sup>237</sup> BERLINGIERI. Francesco. *A review of some recente analyses of the Rotterdam Rules*. DM, 2009, p. 965.

<sup>238</sup> Art. 13. Descarregar obrigação do transportador.

<sup>238</sup> O Decreto-Lei de n.º 37:748, de 01 de fevereiro, conferiu aplicabilidade para o Direito interno aos artigos de 1º a 8º da convenção de 1924 aos conhecimentos de carga emitidos em território português. Acórdão do STJ de 03 de julho de 2012. Conselheiro DINA MONTEIRO. I. É ao transportador que se impõe a alegação e prova de que tudo fez para que não ocorresse o sinistro. A exoneração da sua responsabilidade constitui, pois, um ónus seu conforme decorre expressamente do disposto no artigo 4.º, n.º 1 e n.º 2, alíneas a) a q), por referência também ao artigo 3.º, n.º 1, alínea c), **da Convenção de Bruxelas de 25 de Agosto de 1924 (integrada no direito português pelo Decreto-Lei n.º 37 748, de 01 de Fevereiro de 1950)**.

<sup>239</sup> Decreto-Lei nº 366/88, de 14 de outubro. **Art. 1.º, n.º 1** - Para efeitos do presente diploma, consideram-se operações portuárias as relativas à estiva, desestiva, conferência, carga, descarga, transbordo, movimentação e arrumação em cais, terraplenos ou armazéns, formação e decomposição de unidades de carga, recepção, armazenagem e entrega, operações complementares e, em geral, todas as que requeiram as mercadorias desembarcadas ou destinadas a embarque, designadamente as de superintendência de cargas, dentro da zona portuária.

<sup>240</sup> BRASIL. *Código Civil Brasileiro*. Art. 752. Desembarcadas as mercadorias, o transportador não é obrigado a dar aviso ao destinatário, se assim não foi convencionado, dependendo também de ajuste a entrega a domicílio, e devem constar do conhecimento de embarque as cláusulas de aviso ou de entrega a domicílio.

descarregar navios. As regras se amoldaram às novas necessidades e a doutrina acompanhou essa mudança ao pautar seus ensinamentos nas transformações sofridas pelo transporte marítimo. Esse trabalho em conjunto permite melhor desempenho das obrigações e confere segurança jurídica aos contratos de transporte marítimo.

### 3.2 ENTREGA

A obrigação de entregar a mercadoria vai encerrar todos os deveres do transportador. Inicialmente, pode existir alguma confusão entre o término da obrigação anterior e início desta, por tal razão, alguns autores doutrinam ser a descarga das mercadorias um feito material e, a entrega, um feito jurídico<sup>241</sup>. Segundo Sánchez Calero, esta distinção não é de todo exata, podem ambos os atos constituírem um feito material ou jurídico, a operação de descarga, por exemplo, será uma situação jurídica sempre que for realizada por uma empresa especializada<sup>242</sup>.

As convenções internacionais sobre a matéria, assim como na obrigação de descarga, também abordaram o dever de entregar a mercadoria. Apesar de incluir seu conteúdo em artigos esparsos no corpo do texto, estes foram, gradativamente, mais expressivos e detalhistas com o passar dos anos, muito provavelmente, pela percepção dos legisladores em enxergarem fragilidade no tema. A entrega é um momento crítico da obrigação do transporte de mercadorias e, se mal observado, pode ocasionar em toda a perda dos bens.

A definição da obrigação de entregar a mercadoria, segundo os ensinamentos de Ignacio Martínez, é a de ser uma restituição ou devolução, pois o transportador recebe uma carga que não é de sua propriedade, translada e a devolve nas mesmas condições que recebeu, sem alterações na qualidade e conteúdo<sup>243</sup>. Na entrega, deve-se respeitar o lugar, prazo e o modo que se tenha convencionado no conhecimento, a este documento também cabe indicar quem deve receber a mercadoria, ou seja, o destinatário<sup>244</sup>. Em síntese, inclui-se a esta obrigação todos os atos que o transportador julgar necessário para a transmissão da

---

<sup>241</sup> RIPERT. Georges. *Op. Cit.*, p. 107.

<sup>242</sup> CALERO. Fernando Sánchez *Op. cit.*, p. 309.

<sup>243</sup> MARTÍNEZ, Ignacio Arroyo. *Op. Cit.* 2009, p. 540.

<sup>244</sup> ROCHA, Francisco Costeira da. GOMES, M. Januário da Costa (Org). *Das Regras de Haia às Regras de Roterdão: As perspectivas para o transporte marítimo e para o transporte multimodal do século XXI*. Coimbra: Almedina, 2014.

carga à outra parte contratual, pois disso decorre o seu dever de pôr a mercadoria à disposição do destinatário nas condições pactuadas no contrato para a tradição<sup>245</sup>.

O lugar e momento de pôr a mercadoria à disposição do destinatário são singulares para cada contrato, porque dependem de fatores como o uso dos portos, a disponibilidade do local para receber a carga e da legislação empregada. Apesar de não ser uma situação padronizada, é importante para o transportador ter um momento de entrega definido no conhecimento de embarque, isto lhe permite ter um prazo final para o transporte e também para saber a quem, onde e quando entregar a carga.

A determinação do momento de entrega da mercadoria deve ocorrer por convenção das partes e, geralmente, se dá por meio de três possibilidades. A primeira é quando a entrega da mercadoria acontece a bordo do navio, nesse instante, o transporte é concluído e os riscos e gastos, que possam surgir no descarregamento dos bens, correrão por responsabilidade do destinatário. A segunda possibilidade estabelece a descarga de mercadorias ao lado do navio, ou seja, quando os instrumentos da embarcação responsáveis por efetuar a descarga deixam a mercadoria na doca ou em outro meio de transporte, para esta situação é excluída a responsabilidade do transportador sobre qualquer dano que possa ocorrer após o descarregamento. A terceira possibilidade e a mais recorrente nos contratos é a entrega em armazéns dos portos que podem ser de propriedade do transportador, de seu agente ou de um terceiro independente (p.e. as próprias autoridades portuárias, empresas de carga e descarga, concessionárias de terminais de portos), nesses casos, o transporte compreendido entre o navio e o armazém é terrestre e, por ele, responde o transportador caso alguma perda ou dano ocorra às mercadorias.

Quando a entrega ocorre por meio de empresas independentes, a doutrina de Ruiz Soroa expõe a possibilidade de complicações, que podem ser de natureza voluntária (requisitada a pedido das partes) ou de caráter forçoso (derivado da regulamentação

---

<sup>245</sup> Acórdão do Tribunal de Justiça (Terceira Secção) composto pelos juízes: K. Lenaerts, presidente de secção, D. Šváby, R. Silva de Lapuerta, E. Juhász (relator) e T. von Danwitz. *Electrosteel Europe SA contra Edil Centro SpA* (de 9 de Junho de 2011). (...) No âmbito da análise sobre se o lugar de entrega é determinado «nos termos do contrato», o órgão jurisdicional nacional em causa deve ter em conta todos os termos e todas as cláusulas pertinentes desse contrato que permitam designar de maneira clara esse lugar, incluindo os termos e cláusulas geralmente reconhecidos e consagrados pelos usos do comércio internacional, como os «Incoterms» («international commercial terms»), elaborados pela Câmara de Comércio Internacional de Paris, na sua versão publicada em 2000. Se for impossível determinar o lugar de entrega nesta base, sem recorrer ao direito material aplicável ao contrato, esse lugar é o do acto de entrega material das mercadorias, através do qual o comprador adquiriu ou devia ter adquirido o poder de dispor efectivamente dessas mercadorias no destino final da operação de venda (...). O julgado busca esclarecer o lugar de entrega da mercadoria.

administrativa do porto), para tanto, o doutrinador esclarece algumas situações em que este terceiro independente participa do processo.

Nos casos de intervenção voluntária uma das partes (transportador, destinatário) contrata a empresa para descarregar a mercadoria, deste ponto podem decorrer três situações. A primeira é quando a intervenção obriga o destinatário a contratar uma empresa para descarregar a mercadoria por F.I.O. (*free in fand out to vessel*)<sup>246</sup>, isto significa entregar a carga no momento em que o navio chega ao porto (p.e. entrega no porão), no caso, o terceiro atua como *adiectus solutionis causa* - àquele que, por contrato, recebe o pagamento em lugar determinado e encerra a obrigação final. Na segunda circunstância cabe ao transportador indicar a empresa que procederá com a descarga das mercadorias (geralmente posta ao lado do navio) e com sua posterior entrega ao destinatário (fim da obrigação), a responsabilidade com a carga até o momento da entrega, corre a risco do transportador. A terceira situação de intervenção voluntária é a mais problemática, pois cabe ao destinatário a obrigação de descarregar o navio, assim, o transportador contrata a empresa independente que atua como *adiectus solutionis causa*, ou seja, um terceiro indicado no contrato a quem o devedor está autorizado a pagar, com o mesmo efeito como se pagasse o credor (responsável por executar a obrigação final), o momento da entrega é aquele em que a empresa recebe a mercadoria.

O segundo tipo de intervenção é a forçosa, presente em muitos portos do mundo, é caracterizada por colocar a obrigação de descarga e armazenamento sob a responsabilidade de uma empresa pública ou paraestatal, a situação, a princípio, conflitava com os interesses das partes envolvidas no contrato de transporte marítimo, pois a empresa, ao receber a carga, não encerra as obrigações para com as partes contratantes, indo ao encontro da vontade do transportador e destinatário, que anseia, respectivamente, em ser liberado da obrigação de entregar a mercadoria, e de iniciar a análise da carga ao verificar a compatibilidade entre a situação de seu recebimento com a descrita no conhecimento de embarque. Ante tal impasse, a solução fora determinar o depósito da carga do transportador para a empresa é o momento da entrega da mercadoria (fim da obrigação)<sup>247</sup>.

As observações expressadas por Ignacio Martínez e Ruiz Soroa podem ser empregadas no âmbito das Convenções internacionais por conveniência das partes, desde que não atentem diretamente aos seus dispositivos.

---

<sup>246</sup> F.I.O é uma sigla usada na navegação e significa *free in fand out to vessel*, em português, livre de despesas de carga e descarga para o navio.

<sup>247</sup> SOROA, José María Ruiz. *Op. Cit.*, p. 442-443.



### 3.2.1 CONVENÇÕES INTERNACIONAIS E LEGISLAÇÕES NACIONAIS SOBRE A OBRIGAÇÃO

A primeira convenção a citar a obrigação de entregar a mercadoria é a de Haia. O seu texto não se debruça sobre o tema, mas tão somente coloca a entrega como um ponto crucial para tornar possível a análise de perda e dano da carga, bem como, para determinar a contagem de prazo para reclamação do direito de indenizar<sup>248</sup>. Apesar de ser uma importante matéria e representar o final de todas as obrigações do transportador dentro do contrato de transporte, esta primeira convenção, na forma como colocou este dever, trouxe ainda mais dúvidas, discussões e litígios para as situações que lhe são dependentes (p.e. incumprimento do contrato; atraso e recebimento da mercadoria)<sup>249</sup>.

Com o passar dos anos, as legislações seguintes buscaram preencher lacunas e resolver conflitos, com o objetivo de esgotar suas dúvidas acerca da obrigação de entregar a mercadoria. Dessa forma, na Convenção de Hamburgo e Roterdão as informações sobre o tema são bem mais completas. Destarte, a doutrina e jurisprudência também caminharam com o propósito de aclarar pontos controversos e explicar melhor as novas situações advindas no transporte de mercadorias. A união destes fatores trouxe força para esta obrigação.

Pois bem, na convenção seguinte, de Hamburgo, a obrigação de entrega das mercadorias, como já mencionado, teve maior expressão e, apesar de uma apresentação esparsa no corpo do texto, a atenção dada à matéria diminuiu os conflitos normativos para os países que a aderiram.

Já na Convenção de Hamburgo a obrigação de entrega das mercadorias, como já mencionado, teve maior expressão. Apesar de uma apresentação esparsa no corpo do texto, a atenção dada à matéria diminuiu os conflitos normativos para os países que a aderiram. No artigo 1º, nº 7, foi o primeiro a tratar da matéria ao apontar o conhecimento de carga como meio de prova do contrato e instrumento que obriga o transportador ao cumprimento de seus

---

<sup>248</sup> **Convenção de Haia de 1924. Artigo. 3º, nº. 6.** Salvo o caso de se ter dado ao armador ou ao seu agente no porto de desembarque um aviso, por escrito, da existência e da natureza de quaisquer perdas e danos, antes ou no momento da retirada das mercadorias e da sua entrega a pessoa que têm o direito de recebê-las em virtude do contrato de transporte, essa retirada constituirá, até prova em contrário, uma presunção de que as mercadorias foram entregues pelo armador tais como foram descritas no conhecimento.

<sup>249</sup> BASTOS, Nuno Manuel Castello-Branco. *Op.. Cit.*, p. 341.

deveres, além de ser recibo para as mercadorias entregues. No artigo 4º, nº. 2, alínea b) foi exposto que a entrega da mercadoria é o momento de término do período de responsabilidade do transportador. O artigo 5º, nº 1 aduz ser o transportador responsável pelas perdas e danos das mercadorias resultantes de atraso, no período em que estas estavam sob sua custódia, já o nº 2 fundamenta ser atraso de mercadorias a ausência de sua entrega no porto e horário indicados no contrato de transporte marítimo e, para os casos de ausência de acordo expresso, ou seja, sem data definida, entender o atraso quando a carga não tiver chegado dentro de um prazo que, estabelecida as circunstâncias do caso, seja exigível a um transportador diligente. O artigo 15º, nº 1, alínea n) preceitua a necessidade, no conhecimento de embarque, de data ou de prazo para entrega de mercadorias. Os artigos 19º, nº. 1 e 20º nº. 1 e 2 tratam do aviso de perda, dano ou atraso (salvo prova em contrário, entende-se que o transportador entregou a mercadoria do mesmo modo como a recebeu) e da prescrição da ação, respectivamente. Este último artigo aduz que toda ação relativa ao transporte de mercadorias possui o prazo de dois anos para que seja impetrado procedimento judicial ou arbitral e deve o prazo prescricional começar a contar a partir do dia da entrega da carga pelo transportador.

A convenção seguinte, de Roterdão, dedicou todo seu capítulo 9 para a discussão da entrega de mercadorias, um total de sete artigos (do 43º ao 49º). O objetivo foi de eliminar ou minorar possíveis controvérsias sobre a matéria que é de fundamental importância para o transporte marítimo. Assim, o artigo 43º aduz ser obrigação do destinatário o recebimento das mercadorias, contudo, para o doutrinador Cunha Gonçalves essa obrigação não pode ser exigível ao destinatário: “o transportador não pode constranger o destinatário, nem a comparecer, nem a receber as cousas transportadas”<sup>250</sup>, em contraposição a este argumento, Francisco da Rocha ensina que a entrada do destinatário ao contrato de transporte significa uma manifestação de sua vontade em aderir aos deveres que lhe são devidos, tal como o aceite ao pedido da entrega de mercadoria, deste modo há uma obrigação que deve ser cumprida e, se violada, direciona o lesado numa busca por reparação através dos meios jurídicos próprios, ou seja, sem constrangimento<sup>251</sup>. Em seguida, o artigo 44º trata do direito

---

<sup>250</sup> GONÇALVES, Lima da Cunha. *Comentário ao Código Comercial Português*. Vol. II. Lisboa: José Bastos, 1916, p. 455.

<sup>251</sup> ROCHA, Francisco Costeira da. *O contrato de transporte. Contributo para o estudo da posição jurídica do destinatário no contrato de transporte de mercadorias*. Coimbra: Almedina, 2000, p. 166-177 e 240-243.

à quitação<sup>252</sup>, no caso, se o transportador receber do destinatário um recibo de como houve a entrega da mercadoria (da maneira que for comum no local<sup>253</sup>), fica provado o cumprimento da obrigação. Complementa este dispositivo que há possibilidade de o transportador recusar a entrega da carga caso o destinatário negue prestar quitação<sup>254</sup>, nestas situações, as mercadorias ficam sujeitas ao regime de cargas pendentes de entrega (artigo 48º, nº. 1, alínea c).

Os artigos 45º e 46º falam sobre condições de entrega de mercadoria quando o conhecimento de embarque ou documento eletrônico de transporte não tenha sido emitido ou não seja negociável, respectivamente.

O artigo 47º trata da situação mais comum ao transportador, qual seja, entregar uma mercadoria com emissão do conhecimento de embarque ou documento eletrônico de transporte negociável<sup>255</sup>, neste caso, o transportador deve entregar as mercadorias ao destinatário e, este, entregar o conhecimento ao transportador para haver encerramento das obrigações. O nº 1 deste artigo institui legitimidade para que outra pessoa (não constante no contrato) possa requerer a entrega da mercadoria perante o transportador, no caso, alguém que detenha o conhecimento ou documento eletrônico e que prove, através de identificação apropriada ser a nova parte responsável pelo recebimento, caso o transportador não possua as informações necessárias para a prova dessa legitimidade, ou se o destinatário recusar a entrega do documento (prova da quitação) para receber a mercadoria, pode o transportador recusar-se da entrega. Nos casos em que exista mais de um documento de transporte negociável emitido e o número de originais estiver declarado naquele documento, a restituição de um deles será suficiente e todos os demais originais perderão a sua validade ou eficácia<sup>256</sup>. O número 2, deste mesmo artigo 47º, prevê a possibilidade de entrega das

---

<sup>252</sup> A quitação ou recibo é uma declaração de ciência, certificativa do fato de que a prestação foi realizada e recebida pelo credor. LIMA, de Pires; VARELA, Antunes. *Código Civil Anotado*, vol. II, 3ª ed. Coimbra: Coimbra, 1986, p. 39.

<sup>253</sup> “A prova completa da boa entrega da remessa a quem de direito deveria envolver a assinatura do destinatário reconhecida por notário ou autenticada pela firma e carimbo de qualquer casa comercial acreditada”. GONÇALVES, Op. cit., p. 453.

<sup>254</sup> DELEBECQUE, Philippe. *Le chapitre 9 des Règles de Rotterdam: la livraison, in uniform law review*. 2009, p. 860. BAENA, Pedro Jesús Baena. *La regulación em las Reglas de Rotterdam de la entrega de las mercancías em caso de haberse emitido um documento de transporte negociable*, in *Anuario de Derecho Marítimo*, nº. 29, 2012

<sup>255</sup> *Ibdi.*, p. 864.

<sup>256</sup> BAENA, Pedro Jesús Baena. *La regulación em las Reglas de Rotterdam de la entrega de las mercancías em caso de haberse emitido um documento de transporte negociable*, in *Anuario de Derecho Marítimo*, nº. 29, 2012, p. 40.

mercadorias sem restituição do documento de transporte, para tanto, as regras apresentadas em suas alíneas devem ser cumpridas.

O artigo 48º versa sobre mercadoria pendente, em síntese, aquela que não foi entregue em seu destino final. Este dispositivo jurídico pormenoriza todas as possíveis situações para que a carga seja considerada pendente (não entregue), quais sejam: a) se tiver seu recebimento negado pelo destinatário (artigo 43º); b) se nem a parte controladora, portador, exportador ou exportador documentário puder ser localizado, ou quando o seja, não forneça ao transportador as instruções adequadas previstas nos artigos 45º, 46º e 47º; c) o transportador, dentro dos limites legais, recusar ou ser requerido a não entregar a carga (artigo 44º, 45º, 46º e 47º); d) se o transportador não estiver autorizado a entregar a carga ao destinatário conforme previsto nas leis e regulamentações aplicadas no local onde a entrega seja solicitada e; e) a entrega da carga seja considerada impossível de se realizar por algum outro motivo. O número 2 deste mesmo artigo 48º aplica condições que o transportador pode seguir em face da situação de não entrega da mercadoria, nestas circunstâncias, ele pode: a) guardar a mercadoria em local adequado; b) desembalar a carga caso estejam dentro de containers ou veículos, ou tomar outro tipo de medidas, incluindo mudá-las de lugar e; c) obter a venda ou a destruição da carga de acordo com as práticas, ou conforme previsto nas leis ou regulamentos do lugar onde a carga esteja localizada. O número 5 deste mesmo artigo expõe não ser responsabilidade do transportador a perda ou dano sofrido pelas mercadorias durante o período em que se encontrem sob pendência, isto porque este dispositivo regula situações de impedimentos à entrega não imputáveis ao transportador, ou seja, ele não descumpriu obrigações devidas.

No direito interno português, a obrigação de entregar a mercadoria, se analisada do ponto de vista das convenções internacionais é fragilizado, pois a interpretação do artigo 3º, nº. 6, das Regras de Haia é bastante frágil. Assim, a obrigação de entregar pode ser exigível quando constar no contrato.

No Brasil, a legislação responsável por versar sobre a entrega da mercadoria é o código civil. A matéria ficou dividida em três artigos e procurou dirimir conflitos já existentes quando da publicação do código civil anterior, bem como, do atual código comercial brasileiro. O artigo 752 do Código Civil, o primeiro a tratar da matéria, pontua, em sua segunda parte, a entrega da mercadoria que pode, ou não, ser realizada à domicílio. O artigo 754 trata diretamente da obrigação do transportador em entregar a mercadoria para

o destinatário, ou a quem apresentar o conhecimento endossado. Já o artigo 755 pontua situações em que o transportador pode vender a mercadoria, ou seja, ser desobrigado de entregá-las, uma das circunstâncias é a existência de dívidas com o destinatário.

A obrigação de entregar a mercadoria, conforme já mencionado, encerra os deveres do transportador no contrato de transporte marítimo de mercadorias, assim, direcionar atenção para este último momento é importante para garantir efetividade a principal obrigação do transportador, qual seja, entregar a mercadoria, tal como a recebeu.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estudo aprofundado das obrigações dos transportadores marítimos internacionais de mercadorias proporciona o conhecimento sobre os deveres gerais a serem tomados quando da celebração de um contrato de transporte marítimo.

Chegar a um consenso quanto a estes deveres gerais é, hodierno, uma tarefa difícil. Apesar do perceptível e linear avanço das obrigações, alguns conflitos, dificuldades em traduções e até mesmo ausência de determinadas matérias na pauta de discussões atrasam seu desenvolvimento<sup>257</sup>. A dinâmica do comércio marítimo internacional é delicada, pois está sempre a tratar de bens importantes, muitas vezes, para uma comunidade, nação ou país, ademais, trabalha com grandes valores econômicos<sup>258</sup> e com as diferenças de posicionamento político entre os países, esse conjunto de circunstâncias faz existir receios na aceitação de obrigações e a vontade de garantir, por meio delas, vantagens e benefícios, conflitam.

Inicialmente, o *Harter Act* de 1983, uma lei interna dos Estados Unidos, foi empregada para suprir a necessidade de uma norma internacional que tratasse de obrigações e responsabilidades para com mercadorias transladadas. Após este cenário, foi de interesse próprio dos países a iniciativa para discussão de convenções internacionais que pudessem dar atenção ao tema e, ao final, atender aos anseios dos envolvidos. Neste sentido, a Convenção de Haia e as Regras de Haia-Visby merecem destaque por terem trabalhado o problema dos armadores que, com frequência, se excluía da responsabilidade pelas perdas e danos das cargas<sup>259</sup>, as mudanças advindas dos protocolos (Protocolo de 1968 e DES) nas Regras de Haia incorporaram os Direitos Especiais de Saque (DES do FMI), responsáveis por calcular os limites das indenizações que seriam efetuadas pelo transportador marítimo. Estas Regras majoraram, significativamente, os

---

<sup>257</sup> FARIA. *Op. cit.*, p. 101., p. 23-30.

<sup>258</sup> Rapport Sur le Commerce et le Développement. Edição. 2018. *United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)*. Disponível em: < [https://unctad.org/es/PublicationsLibrary/tdr2018\\_es.pdf](https://unctad.org/es/PublicationsLibrary/tdr2018_es.pdf) >. Acesso em 12 de janeiro de 2019.

<sup>259</sup> SANDRI. Luciana Aboudib. Regime jurídico aplicável aos corredores interoceânicos. Dissertação de Mestrado em Direito das Relações Econômicas Internacionais, PUC/SP, São Paulo, 2002. p. 173.

limites de indenização do transportador. Também demonstraram interesse e preocupação com as obrigações dos transportadores, de modo a destinar parte significativa das regras sobre a matéria.

A segunda convenção, de Hamburgo, trouxe evidente superioridade técnica em relação a anterior<sup>260</sup>, todavia, nenhuma das nações tradicionalmente marítimas a ratificaram. Ela foi criada por motivação dos países exportadores, por entenderem a Convenção de Haia-Visby como uma beneficiária exarcebada para os transportadores e armadores (estas regras incluíram o conceito de culpa presumida do transportador). Apesar das contribuições positivas, no campo das obrigações dos transportadores, a convenção não colaborou de forma significativa, pois muito timidamente, apenas citou algumas.

A última convenção, de Roterdão, adveio com mudanças significativas por causa do comércio marítimo internacional globalizado, tal como a integração de alguns modais e o maior uso dos meios eletrônicos. Também abordou as obrigações com mais detalhes, as dividiu em gerais e específicas, apresentou o significado de palavras relacionadas ao tema – demonstrando preocupação em evitar errôneas interpretações.

Assim, no último século, essas três convenções (e outras) foram escritas e disponibilizadas aos países para que as ratificasse, mas isto não ocorreu uniformemente<sup>261</sup>, o que prejudicou a busca pela padronização das obrigações. No cenário atual, os contratos firmados nem sempre utilizam as regras internacionais para embasar suas formulações. Assim, as normas positivadas pelas convenções tendem a enfraquecer. Neste ínterim, organizações internacionais fazem esforços para manter a comunidade unida e focada em um único interesse, qual seja, melhorar o transporte de mercadorias para todas as partes envolvidas nos contratos, delineando obrigações que possam ser bem recepcionadas por todos os interessados. A primeira delas é o Comitê Marítimo Internacional (CMI), fundado em 1987, foi responsável pelo desenvolvimento

---

<sup>260</sup> FRANCESCO BERIINGIERI. *Uniformité de la loi sur les transports maritimes, em mélanges Pierre Bonassies*. Paris: Editora Moreux. 2001, p. 57-65. TETLEY, William. *Le régime juridique du transport des marchandises par eau: l'uniformisation du droit en péril*. A.D.M.O.1998, p. 95.

<sup>261</sup> Em Portugal muito se discutiu sobre a inserção da Convenção de 1924 no Direito interno de Portugal. GOMES, Januário da Costa. *O ensino do Direito Marítimo*. Coimbra: Almedina. 2005, p.230.

das Regras Uniformes para o Conhecimento de Embarque, Regras para o Conhecimento de Embarque Eletrônico e Implementação da Convenção Internacional sobre Salvamento (Salvage Convention, 1989). O organismo seguinte é o Baltic Maritime Council (BIMCO) - 1905, que sempre ofereceu assistência aos interessados pelo transporte marítimo e seu comércio mundial. A terceira organização foi a Internacional do Trabalho (OIT), de 1919, sempre desenvolveu trabalhos com fins de atender aos transportadores marítimos. O Instituto para a Unificação do Direito Privado (Unidroit) - 1926, com sede em Roma, também desenvolveu interessantes trabalhos, a exemplo da Convenção Internacional relativa ao contrato de viagem e a Convenção sobre contratos de compra e venda de mercadorias (*Convention relating to a Uniform Law on the International Sale of Goods*). A quinta organização, a Marítima Internacional (OMI) também produziu importantes trabalhos: Convenção Internacional para a prevenção da Poluição por Navios; Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em danos causados por poluição por Óleo (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage Convention). Por fim, têm-se a UNICITRAL, organização estabelecida em 1966 e que foi responsável pela criação das Regras de Hamburgo de 1978<sup>262</sup>.

Todos os organismos supracitados trouxeram contribuições para o desenvolvimento das obrigações do transportador no âmbito do contrato de transporte. A criação das Regras, o desenvolvimento de contratos, o fomento para discussão do tema foram substanciais para este crescimento gradativo sobre a conscientização de trabalhar a matéria.

Estas discussões, inclusive, permitiram dividir as obrigações em seus momentos: antes, durante e depois da viagem, de modo a tornar mais claro os objetivos pretendidos com esta classificação.

Diante deste cenário, a presente pesquisa acadêmica adotou a divisão destes momentos, explicou cada obrigação em sua individualidade, o posicionamentos dos países de Portugal e Brasil. Foram treze obrigações estudadas. O primeiro momento

---

<sup>262</sup> BEGINES, Juan Luis Pulido. *Instituciones de Derecho de la Navegación Marítima*. Madri: Tecnos. 2009, p. 633-646.



direciona oito obrigações a serem cumpridas pelo transportador antes da saída do navio do porto. O segundo discute três obrigações que devem ser observadas quando o transportador está navegando por águas internacionais. Já o terceiro momento, com apenas duas obrigações, se destina a discutir sobre o encerramento do contrato de transporte.

A observância a estes deveres não confere certeza ao cumprimento da obrigação principal, mas trazem maior garantia e segurança jurídica para as partes contratantes.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ADVANCEDONTRADE. *What are the differences between clean bill of lading and claused/dirty bill of lading?* Disponível em: << <https://www.advancedontrade.com/2016/08/what-are-differences-between-clean-billoflading-dirty.html> >> Acesso em: 27 de julho de 2018.

ALBIZU, [Juan Carlos Sáenz García de](#). *La Innavegabilidad del Buque en el Transporte Marítimo*, Madrid: Remolques Maritimos. 1992.

ALVES, Hugo Ramos. *Da Limitação da responsabilidade do transportador na Convenção de Bruxelas de 1924*. Coimbra: Almedina, 2008.

A TRIBUNA. Contêineres: uma revolução no transporte de cargas. Disponível em: < <http://www.atribuna.com.br/noticias/noticias-detalle/porto%26mar/conteineres-uma-revolucao-no-transporte-de-cargas-1/?cHash=9a13238286fe628fe60441c05ee67ae8> >. Acesso em: 29 de maio de 2018.

AUCHTER, Gérard. **La Convention des Nations-Unies sur le transport de marchandises par mer de 1978: (Règles de Hambourg, 1978)**. Vol II, Virgínia: Editora R. H. Wijffels, 2007.

BAENA, Pedro Jesús Baena. *La regulación em las Reglas de Rotterdam de la entrega de las mercancías em caso de haberse emitido um documento de transporte negociable*, in Anuario de Derecho Marítimo, nº. 29, 2012.

BASTOS, Nuno Manuel Castelo-Branco. *Direito dos Transportes*. Caderno nº. 2. Coimbra: Almedina, 2004.

\_\_\_\_\_. **Da disciplina do contrato de transporte internacional de mercadorias por mar. Apontamento sobre as regras internacionais uniformes da responsabilidade do transportador marítimo e sobre o seu âmbito de aplicabilidade**. Coimbra: Almedina, 2014.

BEGINES, Juan Luis Pulido. *Instituciones de Derecho de la Navegación Marítima*. Madri: Tecnos. 2009.

BERLINGIERI, Francesco. *A review of some recente analyses of the Rotterdam Rules*. DM, 2009.

\_\_\_\_\_. *Uniformité de la loi sur les transports maritimes, em mélanges Pierre Bonassies*. Paris: Editora Moreux. 2001

BONASSIES, Pierre; SCAPEL, Christian. *Traité du Droit Maritime*. Paris: L.G.D.J., 2010.

BOYD, Stewart C. *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading*. 20<sup>a</sup> ed. London: Sweet e Maxwell, 1996.

BRASIL. Ministério da defesa - Marinha do Brasil. **Conhecendo o navio**. Disponível em: < [https://www.mar.mil.br/menu\\_v/tradicoes\\_do\\_mar/o\\_navio.htm](https://www.mar.mil.br/menu_v/tradicoes_do_mar/o_navio.htm) >. Acesso em: 10 de abril de 2018.

\_\_\_\_\_. Código Civil Brasileiro. Lei nº. 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/2002/L10406.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/2002/L10406.htm) Acesso em: 10 de setembro 2018.

BRITANNICA. *Encyclopaedia Britannica*. Disponível em: < <https://www.britannica.com/technology/ship-construction> >. Acesso em: 26 de março de 2018.

CALERO. Fernando Sánchez. *El Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías: Reglas de La Haia-Visby*. Navarra: Aranzadi. 2000.

CARBONE, Sergio Maria; CELLE, Pierangelo; GONZALO, Marco Lopez de. *II diritto marittimo. Attraverso i casi e le clausole contrattuali*. 3<sup>a</sup> ed. Torino: Giappichelli, 2006.

CAVALIERI FILHO, Sérgio. **Programa de responsabilidade civil**. 6<sup>a</sup> ed. São Paulo: Malheiros. 2006.

CHORÃO, João Bigotte, ed. lit. – **Verbo: enciclopédia luso-brasileira de cultura: edição século XXI**. Vol. 1. Lisboa: Verbo, 1998. ISBN 972-22-1851-4.

CMI. *The Travaux Préparatoires*. Disponível em: >> <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/Travaux-Preparatoires-of-the-Hague-Rules-and-of-the-Hague-Visby-Rules.pdf> >> Acesso em: 17 de setembro de 2018.

DELEBECQUE, Philippe. *Le chapitre 9 des Règles de Rotterdam: la livraison, in uniform lar review*. 2009.

\_\_\_\_\_. Obligation of the Carrier. In Alexander von Ziegler, Johan Schelin and Stefano Zunarelli (eds.), *The Rotterdam Rules 2008: Commentary to the United Nations Convention on Contract for the International Carriage of Goods Wholly or Partly By Sea*. Netherlands: Wolters Kluwer, 2010.

DINIZ, Maria Helena. **Curso de direito civil brasileiro – Responsabilidade Civil**. 20<sup>a</sup> ed, vol 7. São Paulo: Saraiva, 2006, p. 485.

DISCOVERY. *Moore v. Lunn*. Disponível em: <<  
<http://discovery.ucl.ac.uk/6988/1/6988.pdf> >> Acesso em: 10 de junho de 2018.

DOCKRAY, Martin. *Cases & materials on the carriage of goods by sea*. 3<sup>a</sup> ed. London: Cavendish Publishing Limited, 2004

DUQUE DOMINGUEZ, Justino F. *La empresa de carga y descarga*. Valladolid. 1959

ESTADOS UNIDOS. **Harter Act de 1893**. Disponível em: <  
<https://pt.scribd.com/document/262331791/Harter-Act> >. Acesso em 13 de março de 2018.

\_\_\_\_\_. **Carriage of Goods by Sea Act**. Disponível em: <  
<http://www.cargolaw.com/cogsa.html> >. Acesso em 13 de março de 2018.

GAGLIANO, Pablo Stolze; PAMPLONA FILHO, Rodolfo, *Manual de Direito Civil*, São Paulo: Saraiva jur. 2017.

GARRIGUES, Joaquim. *Curso de Derecho Mercantil*. Tomo II, 3<sup>a</sup> ed. Madrid: Silverio Aguirre Torre, 1960.

GILMORE, Grant. BLACK Jr., Charles L. *The Law of Admiralty*. 2<sup>a</sup> ed. Chicago: The Foundation Press, Inc. 1975.

GOMES, Januário da Costa. *Introdução às Regras de Roterdão: a Convenção “Marítima-Plus” sobre transporte internacional de mercadorias*, Temas de direito dos transportes I. Almedina: Coimbra. 2010.

GONÇALVES, Carlos Roberto. In: LENZA, Pedro (Coord.). **Direito civil 1 esquematizado: Parte geral, obrigações, contratos**. 1<sup>a</sup> ed. São Paulo: Saraiva. 2011.

GONÇALVES, Lima da Cunha. **Comentário ao Código Comercial Português**. Vol. II. Lisboa: José Bastos, 1916.

GONÇALVES, Luiz da Cunha. **Tratado de direito civil em comentário ao código civil português**. Vol. 2. Coimbra: Coimbra. 1915.

GORTON, Lars. *Shipbroking and Chartering Practice*. 2<sup>a</sup> ed. London: Lloyd’s of London Press, 1984.

GRONDIN. Jean-Yves. *Conteneurs à la mer! Gazette de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris*, n.º. 9, p. 5-7, 2003.

FARIA, Duarte Lynce. *O Transporte Internacional Marítimo de Mercadorias*. Amadora: Bertrand. 1996.

*Federal Judicial Scholarship*. Disponível em: <  
<http://classic.austlii.edu.au/au/journals/FedJSchol/2008/20.html> > Acesso em: 20 de março de 2018.

FENIX. *Tipos de Navio*. Disponível em: <<  
<https://fenix.tecnico.ulisboa.pt/downloadFile/3779571242617/Tipos%20de%20Navios.pdf> >> Acesso em: 13 de junho de 2018.

FONSECA, Maurílio M. *Arte Naval*, vol. 1. 7ª ed. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha. 2005.

IAMSALT. Daniel v. Harris. Disponível em: <<  
[https://iamsalt.wordpress.com/2016/04/02/legal-aspect-of-seaworthiness/#\\_ftnref16](https://iamsalt.wordpress.com/2016/04/02/legal-aspect-of-seaworthiness/#_ftnref16) >> Acesso em: 12 de junho de 2018.

I-LAW. *Bradley v. Federal Steam Navigation*. Disponível em: < <https://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=140214> >. Acesso em: 12 de abril de 2018.

I-LAW. *F. C. Bradley & Sons, LTD. v. Federal Steam Navigation CO*. Disponível em: << <https://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=140214> >> Acesso em: 27 de junho de 2018.

\_\_\_\_\_. *President of India v West Coast SS C*. Disponível em: < <https://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=142700> >. Acesso em: 14 de abril de 2018.

\_\_\_\_\_. *E. Timm & Son, LTD. v. Northumbrian Shipping Company*. Disponível em: < <https://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=142700> >. Acesso em: 20 de abril de 2018.

\_\_\_\_\_. *Minister of Food v. Reardon Smith line*. Disponível em: < <https://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=145078> >. Acesso em: 24 de abril de 2018.

INFOPIEDIA. Significado de incompetência. Disponível em: <  
<https://www.infopedia.pt/dicionarios/lingua-portuguesa/incompet%C3%Aancia> >. Acesso em: 06 de abril de 2018.

JADE. *Queensland National Bank v. Peninsular and Oriental Steam Navigation Co*. Acesso em: <https://jade.io/j/?a=outline&id=64025> Acesso em: 08 de agosto de 2018.

KARAN, Hakan. *The carriers's Liability under International Maritime Conventions: The Hague, Hague-Visby and Hamburg Rules*. Editora Mellen. 2005.

KASSEM, A. H. (2006). *The legal aspects of seaworthiness: current law and development* (Doctoral dissertation, Swansea University).

KEEDI, Samir. **ABC do comércio Exterior: abrindo as primeiras páginas**. 2ª ed. São Paulo: Aduaneiras, 2004.

KELSEN, Hans. **Teoria Pura do Direito**. Tradução: João Baptista Machado. São Paulo: Martins Fontes, 1985.

LACERDA, José Candido Sampaio de. **Curso de direito privado da navegação**. 3ª ed. rev. e atual. por Aurélio Pitanga Seixas Filho. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 1984.

LACERDA, Sander Magalhães. **Navegação e portos no transporte de contêineres**. Revista do BNDES, Rio de Janeiro, v. 11, n. 22, p. 218, dez. 2004.

LARROUSE. **Grande enciclopédia Larrouse cultural**. Vol. 17. São Paulo: Nova Cultural. 2004.

LASTRES. José Luis García-Pita y. *Estudios de Derecho Marítimo*. Cizur Menor: Aranzadi, 2012.

LAW AND SEA. *McFadden v Blue Star Line (1905)*. Disponível em: < [http://www.lawandsea.net/COG/COG\\_Seaworthiness\\_5\\_stages.html](http://www.lawandsea.net/COG/COG_Seaworthiness_5_stages.html) >. Acesso em: 15 de março de 2018.

\_\_\_\_\_. *Quebec Marine Insurance Co v Commercial Bank of Canada (1870)*. Disponível em: < [http://www.lawandsea.net/COG/COG\\_Seaworthiness\\_5\\_stages.html](http://www.lawandsea.net/COG/COG_Seaworthiness_5_stages.html) >. Acesso em: 15 de março de 2018.

\_\_\_\_\_. *Queensland National Bank v. Peninsular and Oriental Steam Navigation Co.* Disponível em: < [http://www.lawandsea.net/COG/COG\\_Tank\\_cleaning1.html](http://www.lawandsea.net/COG/COG_Tank_cleaning1.html) >. Acesso em: 28 de abril de 2018.

\_\_\_\_\_. *Reed (AE) & Co v. Page, Son & East Ltd.* Disponível em: < [http://www.lawandsea.net/COG/COG\\_Seaworthiness\\_5\\_stages.html](http://www.lawandsea.net/COG/COG_Seaworthiness_5_stages.html) >. Acesso em: 25 de maio de 2018.

LAWTEACHER *Owners of Cargo on Ship "Maori King" v. Hughes*. Disponível em: << <https://www.lawteacher.net/free-law-essays/commercial-law/implications-of-the-fob-contract-commercial-law-essay.php> >> Acesso em: 30 de junho de 2018.

LAWTEACHER. *Pyrene Co. v Scindia Steam Navigation* Disponível em: << <https://www.lawteacher.net/cases/pyrene-co-v-scindia-navigation.php> >> Acesso em: 26 de julho de 2018.

LEITÃO. Luis Manuel Teles de Menezes. **Direito das Obrigações**. Vol. 1, 9ª ed. Coimbra: Almedina. 2010.

LEXBIBLIO. *Leduc & Co. V. Ward* Disponível em: > <http://www.lexbiblio.co.uk/free-legal-guides/the-functions-of-the-bill-of-lading-and-other-shipping-documents/> > Acesso em: 25 de setembro de 2018.

LIMA, de Pires; VARELA, Antunes. **Código Civil Anotado**. vol. II, 3ª ed. Coimbra: Coimbra, 1986.

LÔBO, Paulo Luiz Netto. **Teoria geral das obrigações**. São Paulo: Saraiva. 2005.

LÓPIZ, Carlos Górriz. *Anuario de derecho marítimo. Contrato de transporte marítimo internaciona bajo conocimiento de embarque (reglas de La Haya, reglas de Hamburgo y reglas de Rotterdam)*. ISSN 0211-8432, nº 26. 2009.

MACHADO, Hugo de Brito. **Uma introdução ao estudo do direito**. São Paulo: Dialética. 2000.

MACHADO, Wilson Pantoja. O conhecimento de carga eletrônico no transporte marítimo. Disponível em: << [http://www.cidp.pt/publicacoes/revistas/rjlb/2015/4/2015\\_04\\_1855\\_1881.pdf](http://www.cidp.pt/publicacoes/revistas/rjlb/2015/4/2015_04_1855_1881.pdf) >> Acesso em: 24 de julho de 2018.

MAGALHÃES, Humberto Piragibe; MALTA, Cristoção Piragibe Tostes. Dicionário jurídico. 8º ed. São Paulo: Malheiros. 1997, p. 180, 417.

MAGNOSI, Silvio. *I trasporto marittimo di merci in container, em Trattato breve di Diritto Marittimo*, coord. Alfredo Antonini, II, Giufrè. 2008, p. 471.

MARTINEZ. Ignacio Arroyo. *Curso de Derecho Marítimo*. 2ª ed. Cizur Menor: Aranzadi. 2005.

\_\_\_\_\_. *Compendio de Derecho Marítimo*. 3ª ed. Madrid: Tecnos. 2009.

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

MARTINS, Fran. *Contratos e obrigações comerciais*. Atualizado por Osmar Brina Corrêa-Lima. 16 ed. Rio de Janeiro: Forense, 2010.

MAXWELL. A Logística, a Distribuição e o Transporte de Carga. Disponível em: < [https://www.maxwell.vrac.puc-rio.br/9451/9451\\_3.PDF](https://www.maxwell.vrac.puc-rio.br/9451/9451_3.PDF) >. Acesso em: 30 de maio de 2018.

MIRANDA CONTAINER. **A história completa dos containers**. Disponível em: < <http://mirandacontainer.com.br/historia-completa-containers/> >. Acesso em: 02 de maio de 2018.

MODUS OPERANDI:  
**Maneira de praticar uma operação ou de desenvolver determinada actividade.**  
Dicionário Priberam. Disponível em: < <https://www.priberam.pt/dlpo/modus%20operandi> >. Acesso em: 12 de maio de 2018.

MONTEIRO, Washington de Barros. **Curso de direito civil**. Vol. 4. São Paulo: Saraiva. 2007.

MORANDI, Francesco. *I contratti del trasporto*. Tomo primo. Bologna: Editora Zanichelli. 2016.

NADER, Paulo. **Curso de Direito Civil**, vol. 2, 8ª ed., São Paulo: Forense. 2016.

PAYNE, William V. *Payne and Ivamy's Carriage of Goods by Sea*. 11ª ed. London: Butterworths. 1979.

PEREIRA. Caio Mário da Silva. **Responsabilidade civil**. 9ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 1998.

PINTO, Sónia Vanessa Morgado. **O contrato internacional de transporte marítimo de mercadorias**. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa. Lisboa.

PRIBERAM. **Equipar**. Disponível em: < <https://www.priberam.pt/dlpo/equipar> >. Acesso em: 12 de abril de 2018.

\_\_\_\_\_. **Aprovisionar**. Disponível em: < <https://www.priberam.pt/dlpo/aprovisionar> >. Acesso em: 18 de abril de 2018.



\_\_\_\_\_. **Custódia**. Acesso em: <https://dicionario.priberam.org/custodia> Acesso em: 08 de agosto de 2018.

\_\_\_\_\_. **Manter**. Acesso em: <https://dicionario.priberam.org/custodia> Acesso em: 08 de agosto de 2018.

\_\_\_\_\_. **Polivalente**. Que tem várias funções ou utilidades diferentes. Disponível em: < <https://www.priberam.pt/dlpo/polivalente> >. Acesso em: 30 de maio de 2018.

PORTO, Marcos Maia; SILVA, Claudio Ferreira. Transportes, Seguros e a Distribuição Física Internacional de Mercadorias. São Paulo: Aduaneiras, 2003

PORTOGENTE. Navio Porta-barcaça. Disponível em: < <https://www.portogente.com.br/portopedia/74254-navio-porta-barcacas> >. Acesso em: 30 de maio de 2018.

PORTUGAL. **Código Comercial Português**. Disponível em: < [http://www.pedrosoleal.com/estatutos\\_pdf/comercial/codigo\\_comercial.pdf](http://www.pedrosoleal.com/estatutos_pdf/comercial/codigo_comercial.pdf) >. Acesso em 12 de março de 2018.

PIMENTA, Matusalém. **Processo marítimo, formalidades e tramitação**. 2ª ed. Barueri: Manole, 2013.

RAPOSO, Bastonário Mário. *Transporte marítimo de mercadorias: hoje e amanhã*. Disponível em: << <http://www.oa.pt/upl/%7B303a4481-ac5f-4309-8a66-c1e1ff9c535a%7D.pdf> >> Acesso em: 05 de junho de 2018.

\_\_\_\_\_. Estudos sobre o Novo Direito marítimo: Realidades internacionais e situação portuguesa. Coimbra: Coimbra Editora. 1999.

Rapport Sur le Commerce et le Développement. Edição. 2018. *United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)*. Disponível em: < [https://unctad.org/es/PublicationsLibrary/tdr2018\\_es.pdf](https://unctad.org/es/PublicationsLibrary/tdr2018_es.pdf) >. Acesso em 12 de janeiro de 2019.

Review of Maritime Transport. Edição. 2012. *United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)*. Disponível em: < [http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2012\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2012_en.pdf) >. Acesso em 12 de março de 2018.

REZEK, Francisco. **Direito internacional Público: curso elementar**. São Paulo: Saraiva, 2011.

- RIGHETTI, Giorgio. *La responsabilità del vettore marittimo nel sistema dei pericoli eccezionali*. Padova: Casa Editrice Antonio Dott - CEDAM. 1960.
- RIPERT. Georges. *Droit Maritime*. Vol II, 4ª ed. Paris: Rousseau, 1952.
- ROCHA, Francisco Costeira da. **O contrato de transporte. Contributo para o estudo da posição jurídica do destinatário no contrato de transporte de mercadorias**. Coimbra: Almedina, 2000.
- ROMERO, José María Gondra. *Régimen jurídico de las operaciones de carga y descarga em el tráfico marítimo*. Madrid: Tecnos, 1970.
- SANDRI, Luciana Aboudib. **Regime jurídico aplicável aos corretores interoceânicos**. Dissertação de Mestrado em Direito das Relações Econômicas Internacionais, PUC/SP, São Paulo, 2002.
- SCHUALM. **Termos ou condições de venda (incoterms) e contratos de navegação**. Disponível em: < <http://www.schualm.com.br/9fipe.htm> >. Acesso em: 28 de maio de 2018.
- SILVA, Bruno de Amorim. Trabalhador portuário. Disponível em: << - <http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/trabalhador> >> Acesso em: 05 de junho de 2018.
- SOROA, José María Ruiz, SARASÚA, S. Zabatela, RODRÍGUEZ, M. González. *Manual de Derecho del Transporte Marítimo*. Vitoria-Gasteiz: Serviço Central de Publicaciones del Gobierno Vasco. 1997.
- SOVERAL, Alexandre Martins. **As Regras de Roterdão**. In: SILVA, Susana Tavares da, et al. **Novos Caminhos para o Direito dos Transportes**. Colóquios nº. 6. Coimbra: Almedina. 2013.
- SWARB. **Swarb. Steel et Al. v. The State Line Steamship Company**. Disponível em: < <http://swarb.co.uk/steel-v-state-line-steamship-co-1877/> >. Acesso em: 28 de março de 2018.
- \_\_\_\_\_. **Stanton v. Richardson**. Disponível em: < <http://swarb.co.uk/stanton-v-richardson-1874/> >. Acesso em: 22 de abril de 2018.
- TAMIMI. A shipowners duty to provide a seaworthy ship under the charterparty. Disponível em: < <http://www.tamimi.com/en/magazine/law-update/section-6/september-2/a-shipowners-duty-to-provide-a-seaworthy-ship-under-the-charterparty.html> >. Acesso em: 26 de março de 2018.

TARTUCE, Flávio. **Direito Civil**. São Paulo: Método, vol. 3, 6ª ed.. 2011.

TETLEY William. *Marine Cargo Claims*. 3ª ed. Montreal: Yvon Blais, 1988.

\_\_\_\_\_. *Le régime juridique du transport des marchandises par eau: l'uniformisation du droit en péril*. A.D.M.O.1998.

UFRJ. Oceânica. Disponível em: <  
[http://www.deno.oceanica.ufrj.br/deno/prod\\_academic/relatorios/2012/Roni+Ricardo/relat1/Principal.htm](http://www.deno.oceanica.ufrj.br/deno/prod_academic/relatorios/2012/Roni+Ricardo/relat1/Principal.htm)>. Acesso em: 30 de maio de 2018.

VALENTINE, V. F., & GRAY, R. *The measurement of port efficiency using data envelopment analysis*. Ninth world conference on transport research, 2001. Disponível em: <  
[https://www.researchgate.net/publication/277617009\\_The\\_measurement\\_of\\_port\\_efficiency\\_using\\_data\\_envelopment\\_analysis](https://www.researchgate.net/publication/277617009_The_measurement_of_port_efficiency_using_data_envelopment_analysis)>. Acesso em: 15 de maio de 2018.

VENOSA, Silvio de Salvo. **Direito Civil: parte geral**. Vol. 1. São Paulo: Atlas. 2003.

WILSON, John F. *Carriage of Goods by Sea*. London: Pitman, 1988.

\_\_\_\_\_. *Carriage of Goods by Sea*. 4ª ed. London: Longman. 2001.