

MARINHA DO BRASIL
CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA
ESCOLA DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE

THIAGO LUIZ FAGUNDES VIEIRA

RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR MARÍTIMO

RIO DE JANEIRO

2014

THIAGO LUIZ FAGUNDES VIEIRA

RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR MARÍTIMO

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como exigência para obtenção do título de Bacharel em Ciências Náuticas do Curso de Formação de Oficiais de Náutica da Marinha Mercante, ministrado pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

Orientador (a): Professor Marcelo José das Neves

RIO DE JANEIRO

2014

THIAGO LUIZ FAGUNDES VIEIRA

RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR MARÍTIMO

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como exigência para obtenção do título de Bacharel em Ciências Náuticas do Curso de Formação de Oficiais de Náutica da Marinha Mercante, ministrado pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

Data da Aprovação: ____/____/____

Orientador (a): Professor Marcelo José das Neves

Especialista em Direito Marítimo

Assinatura do Orientador

NOTA FINAL: _____

Dedico esta monografia de forma especial aos meus pais, Sebastião e Gilce, que sempre estiveram ao meu lado, não medindo esforços para a concretização dos meus sonhos.

AGRADECIMENTOS

Gostaria, antes de tudo, de agradecer à Deus por seu auxílio e pela oportunidade de estar realizando uma monografia pela Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante. Aos meus pais, Sebastião e Gilce que nunca mediram esforços para que eu tivesse uma excelente educação, sempre me apoiando nos meus objetivos e me ajudando a concretizá-los. Aos meus amigos, em especial, Izabeli Ferretti, Bruna Oliveira, Caroline Constantino, Beatriz Oliveira, Marina, Juliana Barreto, Johanna, Mariana Lopes, Ruan, Espírito Santo, Marcus Costa, Marcus Paulo, Marcos Dias e Teddi que, de forma especial, tornaram minha rotina mais agradável e ao meu orientador, Marcelo Neves, por me incentivar na escolha do material correto e caminho certo para a conclusão desta monografia.

Talvez não tenha conseguido fazer o melhor,
mas lutei para que o melhor fosse feito. Não
sou o que deveria ser, mas Graças a Deus, não
sou o que era antes.
(Marthin Luther King)

RESUMO

O universo do comércio internacional impulsionado pelo transporte marítimo gera uma série de relações contratuais e jurídicas entre os atores que movimentam este comércio, mostrando a complexidade que envolve a atribuição e definição de responsabilidades nos principais acidentes que envolvem o transporte marítimo: danos e falta de carga e colisões e abalroamentos. A análise da responsabilidade civil do transportador marítimo é o ponto de partida para compreender as intrincadas relações de responsabilidades que se desenvolvem das cláusulas dos contratos de transporte marítimo, cláusulas estas pré-definidas antes de ocorrerem tais acidentes. Estas relações são regidas pelo Direito Marítimo Internacional, que reitera esforços para uma sistematização entre a multiplicidade de regras e documentos que se apresentam neste tipo de modalidade contratual. Mas, é uma tarefa difícil qualquer tipo de uniformidade nestas relações, pois o intenso conflito de interesse entre as partes atuantes gerou uma série de convenções sobre o assunto. Nos tempos atuais, tem-se regras que tentam equilibrar tais relações, sem privilegiar mais ou menos, em termos de responsabilidade, o contratante ou o contratado.

Palavras-chave: Responsabilidade Civil. Transporte marítimo. Danos e falta de carga. Colisões e abalroamentos. Transportador marítimo. Direito Marítimo Internacional. Convenções internacionais sobre a responsabilidade civil do transportador marítimo.

ABSTRACT

The universe of international trade boosted by shipping raises a number of legal and contractual relations among the actors which move this trade, showing the complexity that involves the allocation and assignment of responsibilities in major accidents involving shipping: damage and lack of load and collisions. The analysis of the liability of the carrier which is the starting point for understanding the complex relationships that develop responsibilities of the clauses of the shipping contracts, these clauses predefined before such accidents occur. These relations are governed by international maritime law, which reiterates efforts to systematization among the plethora of rules and documents in this type of contractual arrangement. But it is a difficult task any kind of uniformity in these relationships because the intense conflict of interest between the active parts generated a series of conventions on the subject. In current times, we have rules that try to balance these relationships, without favoring more or less, in terms of responsibility, the contractor or the contracted.

Key-words: Civil Liability. Shipping. Damage and lack of cargo. Collisions. Maritime transport. International Maritime Law. International conventions on civil liability of the ocean carrier.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

- Figura 1 Estatísticas em frequência e valor, distribuídas quanto ao tipo de carga
- Figura 2 Estatísticas em valor e frequência sobre os principais tipos de danos ocorridos
- Figura 3 Principais causas apuradas para danos e faltas de carga

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	11
2	CONCEITOS BÁSICOS DE RESPONSABILIDADE CIVIL	12
2.1	Responsabilidade contratual e extracontratual	12
2.2	Responsabilidade subjetiva e objetiva	13
2.3	Dever de indenizar	14
2.4	Limitação de responsabilidade	15
2.5	Exclusão de responsabilidade	17
2.5.1	Caso fortuito ou força maior	18
2.5.1.1	Roubo e furto	18
2.5.1.2	Atos de Deus (<i>acts of God</i>) ou fortuna do mar	19
2.5.2	Ausência de nexo causal, culpa exclusiva da vítima e culpa exclusiva de terceiros	19
2.5.3	Vício próprio e vício redibitório	20
3	DANOS E FALTA DE CARGA	22
3.1	Convenções internacionais de responsabilidade civil do transportador	24
3.1.1	Regras de Haia e Haia-Visby	24
3.1.2	Regras de Hamburgo	24
3.2	Aplicação das Regras de Haia-Visby e de Hamburgo	25
3.2.1	Obrigações e responsabilidades do transportador	26
3.2.2	Exclusão de responsabilidade	29
3.3	Direito brasileiro	31
4	COLISÕES E ABALROAMENTOS	33
4.1	Convenção para Uniformização de Certas Regras de Direito com Respeito à Colisão entre Navios	33
4.2	Convenção Internacional de Certas Regras Referentes à Jurisdição Civil em Matéria de Colisão	33

4.3	Convenção Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar	34
4.4	Aspectos de responsabilidade civil abordados pelas convenções	34
4.4.1	Dever de indenizar	34
4.4.2	Culpa no abalroamento ou colisão	35
4.4.3	Não aplicação da convenção	36
4.4.4	Both to Blame Clause	37
4.5	Direito brasileiro	38
4.5.1	Legislação	38
4.5.2	Culpa no abalroamento ou colisão	38
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS	40
	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	42

1 INTRODUÇÃO

Neste trabalho pretende-se mostrar, de modo específico, a aplicação do conceito de responsabilidade civil do transportador marítimo na atividade de transporte marítimo. Assim, será dado enfoque no transporte marítimo de mercadorias e nos sinistros mais típicos no âmbito de transporte marítimo: faltas e danos à carga e colisões e abalroações.

Para cada um destes sinistros será analisada a aplicação do conceito de responsabilidade civil e, como o transporte marítimo é uma atividade eminentemente internacional, sendo regulada por diversas convenções e regras internacionais, é pertinente que a aplicação do conceito de responsabilidade civil se faça sob a perspectiva nacional e internacional.

No segundo capítulo, serão mostrados os conceitos básicos de responsabilidade civil, sendo esta dividida em responsabilidade contratual e extracontratual, responsabilidade subjetiva e objetiva, dever de indenizar, limitação de responsabilidade e exclusão de responsabilidade.

No terceiro capítulo, poderá ser visto a responsabilidade civil do transportador marítimo relacionada com faltas e danos à carga, convenções internacionais de responsabilidade civil do transportador e os principais aspectos envolvidos nessas convenções e o direito brasileiro nesse contexto.

No quarto capítulo, será abordado o transportador marítimo e sua responsabilidade civil no que tange à colisões e abalroações sendo discutidas apenas as consequências em relação à propriedade de terceiros.

2 CONCEITOS BÁSICOS DE RESPONSABILIDADE CIVIL

2.1 Responsabilidade contratual e extracontratual

A responsabilidade civil pode ter origem em conduta que lese interesse de parte contratante com o infrator, sendo por isso de origem contratual. A conduta que enseja a responsabilidade é aquela que fere o que foi pactuado em contrato.

Por outro lado, a responsabilidade pode ter origem em conduta que não se vincula a nenhum contrato e que viola interesse de terceiro, podendo ser este indivíduo, uma coletividade ou mesmo identificado de forma difusa. Neste caso, a conduta violada decorre da inobservância da lei. Esta responsabilidade é chamada extracontratual ou aquiliana.

A responsabilidade contratual apóia-se no contrato, e a obrigação de indenizar origina-se do seu inadimplemento. [...] No que concerne à responsabilidade extracontratual, a obrigação de indenizar não advém de relação negocial, mas da prática de ato ilícito ou de certas situações em que há interesse de alguém. [...] Enquanto na responsabilidade contratual há uma relação jurídica antecedente entre o causador do dano e a outra parte, configurada no contrato, na responsabilidade extracontratual inexistente qualquer relação obrigacional precedente entre o agente e a vítima. (MENDONÇA, 1990, p.188)

A responsabilidade contratual está conceituada no artigo 389 do Código Civil.

Art. 389 - Não cumprida a obrigação, responde o devedor por perdas e danos, mais juros e atualização monetária segundo índices oficiais regularmente estabelecidos, e honorários de advogado.

A responsabilidade extracontratual, por sua vez, está prevista nos artigos 186, 187 e 927 da mesma lei.

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

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

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

2.2 Responsabilidade subjetiva e objetiva

Tomando-se por base os artigos 186, 187 e 927 do Código Civil, pode-se concluir que para que haja responsabilidade civil extracontratual é necessário que esteja presentes três elementos:

1. a existência de dano ou prejuízo;
2. a conduta ilícita ou culposa do agente, conforme o caso;
3. a presença denexo causal entre os dois pressupostos anteriores.

A doutrina chama de responsabilidade subjetiva aquela que o seu enquadramento depende da averiguação da conduta do agente, se esta foi culposa ou não. A lei prevê algumas exceções ao princípio da responsabilidade subjetiva no parágrafo único do artigo 927.

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

Nestas situações, para haver a caracterização da responsabilidade, basta haver a ocorrência do dano e o nexo de causalidade entre o dano e o agente, não havendo que se perguntar se o agente teve conduta culposa ou não. Este tipo de responsabilidade é denominada pela doutrina de responsabilidade objetiva.

O ato ilícito engendra a reparação do dano. A culpa presumida é elemento subjetivo do ato ilícito. Destarte, como regra, consagra-se a responsabilidade subjetiva do autor de ato ilícito pelos prejuízos causados culposamente. [...] o parágrafo único do art. 927 do Código Civil preceitua que a responsabilidade decorrente de ato ilícito é objetiva, isto é, independentemente de culpa, nos casos especificados por lei ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem. (MARTINS, 2013, p.529)

A aplicação dos conceitos de responsabilidade subjetiva e objetiva no plano contratual vai depender de como a obrigação foi pactuada pelos contratantes. Assim, é importante conhecer os conceitos de obrigação de resultados e obrigação de meios.

Na obrigação de meios, o devedor se obriga a utilizar os meios adequados para alcançar o resultado, empregando todo o seu conhecimento e esforço de modo diligente. Cumpre este com a obrigação, quando a sua conduta assim se dá, independente do resultado ocorrido.

Desta maneira, quando o vínculo contratual entre o agente causador do dano e a vítima se dá através de uma obrigação de meios, o dever de indenizar só se estabelece se ficar

provado que houve, por parte do agente, negligência, imprudência ou imperícia no não cumprimento de sua obrigação. Assim, pode-se concluir que a responsabilidade em virtude de uma obrigação de meios tem caráter subjetivo.

Já na obrigação de resultado, o compromisso da parte obrigada se vincula a um resultado final presumível e pactuado entre as partes. Não atingir aquele resultado significa que a prestação não foi adimplida, independente da forma como prestador da obrigação tenha se aplicado. Desse modo, quando o vínculo contratual do agente causador do dano e a vítima se fizer por meio de uma obrigação de resultado, o dever de indenizar surgirá a partir do momento que se provar que o dano foi causado pelo agente, não havendo que se discutir se houve culpa ou não do agente. Assim, conclui-se que a responsabilidade em face de uma obrigação de resultados tem caráter objetivo.

A aplicação da responsabilidade subjetiva ou objetiva tem relação direta com o ônus de provar. Nas hipóteses de responsabilidade subjetiva, cabe à vítima provar que a conduta do agente foi culposa, enquanto que na responsabilidade objetiva, a vítima necessita provar apenas o nexo de causalidade entre o agente e o dano, não necessitando fazer nenhuma prova sobre a conduta do agente.

No domínio da responsabilidade contratual, o ônus da prova é do devedor. Incumbirá ao devedor suscitar ausência de pressupostos da responsabilidade civil - fato lesivo, ocorrência de dano e nexo de causalidade - e/ou excludentes e provar que, inobstante o inadimplemento contratual, não estão presentes os pressupostos e/ou não houve culpa. [...] Na responsabilidade extracontratual (ou aquiliana), o ônus da prova, como regra geral, é da vítima, *in casu* o destinatário, que deverá indicar os pressupostos da responsabilidade civil e provar a culpa do causador do dano, nos termos de análise precedente. (MARTINS, 2013, p.532-533)

2.3 Dever de indenizar

A indenização é a resposta oferecida pelo infrator ao dano causado à parte lesada. O Código Civil identifica essa indenização no artigo 927. Pode-se notar que a natureza da indenização é reparatória, e não punitiva. Ela não pode ser menor nem maior do que o dano infringido, sob pena de caracterizar um enriquecimento ilícito para uma das partes. A indenização visa fazer com que o lesado retorne a mesma condição patrimonial que tinha antes do dano ter ocorrido. O artigo a seguir do Código Civil resume a ideia:

"Art. 944 - A indenização mede-se pela extensão do dano."

Ao citarmos a extensão do dano, a mesma lei determina:

Art. 402 - Salvo as exceções expressamente previstas em lei, as perdas e danos devidas ao credor abrangem, além do que ele efetivamente perdeu, o que razoavelmente deixou de lucrar.

Art. 403 - Ainda que a inexecução resulte de dolo do devedor, as perdas e danos só incluem os prejuízos efetivos e os lucros cessantes por efeito dela direto e imediato, sem prejuízo do disposto na lei processual.

A consagrada autora Eliane M. Octaviano Martins (2013, p.533) nos diz:

A indenização mede-se pela extensão do dano. Nos termos do Código Civil, art. 944, se houver excessiva desproporção entre a gravidade da culpa e o dano, poderá o juiz reduzir, equitativamente, a indenização. Na hipótese de culpa concorrente da vítima, a indenização será fixada tendo-se em conta a gravidade da culpa da vítima em confronto com a do autor do dano. A noção compreensiva de perdas e danos preconizada nos arts. 402 e 403 do Código Civil refere-se a qualquer modalidade de indenização, seja decorrente de contrato ou não.

A legislação brasileira também prevê a reparação do dano moral. Dano moral é todo aquele que atinge a honra, a dignidade e qualquer outro valor moral, causando: dor, sofrimento, vergonha, humilhação, etc., à vítima. A previsão de reparação deste tipo de dano está prevista na Constituição Federal, no Código Civil (artigo 186) e também no Código de Proteção e Defesa do Consumidor (Lei nº 8.078/90).

2.4 Limitação de responsabilidade

Em alguns casos, há previsão de um limite superior no valor da indenização a ser pago à vítima. Esta limitação pode se originar de uma disposição em contrato ou mesmo de uma lei.

O transporte marítimo nacional e internacional também faz amplo uso do instituto da limitação da responsabilidade, tanto em âmbito contratual, como extracontratual.

Segundo este instituto, os proprietários de navios ou transportadores (armadores) têm o direito de limitar a sua responsabilidade com relação a reclamações originadas de danos causados por seus navios. Isto significa que se um navio é envolvido em um acidente que causa danos a pessoas, coisas ou ao meio ambiente, existirá um limite máximo para o montante indenizatório que um juízo pode condenar o armador a pagar. A responsabilidade

máxima do armador é geralmente calculada tomando-se por base o tamanho do navio envolvido no acidente, não tendo relação com o montante do dano causado no acidente.

As regras de limitação visam equilibrar o direito da vítima a compensação e reparação e a manutenção da lucratividade da atividade do transporte marítimo, estimulando, assim, a atividade do transporte marítimo e o comércio. As leis que limitam a responsabilidade do transporte marítimo existem desde pelo menos o início do século XVIII, quando a lei inglesa as introduziu em 1733. Tradicionalmente, estas leis privilegiavam os armadores, em detrimento dos reclamantes.

Atualmente, existem diversas convenções internacionais adotadas pela Organização Marítima Internacional - IMO que estabelecem regras de responsabilidade dos armadores com o regime de limitação.

Em conformidade com a Convenção Internacional para a Unificação de Certas Regras Relativas à Limitação da Responsabilidade dos Proprietários de Navios de Mar, que foi assinada em Bruxelas, em seu artigo 1º, o proprietário de um navio de mar só é responsável até a concorrência do valor do navio, do frete e dos acessórios do navio:

- I) pelas indenizações devidas a terceiro em virtude de prejuízos causados, em terra ou no mar, por fatos ou faltas do capitão, da tripulação, do piloto ou de qualquer outra pessoa a serviço do navio (art. 1º, 1);
- II) pelas indenizações devidas em virtude de prejuízos causados à carga entregue ao capitão para ser transportada, bem como a todos os bens e objetos que se achem a bordo (art. 1º, 2);
- III) pelas obrigações resultantes dos conhecimentos (art. 1º, 3);
- IV) pelas indenizações devidas em virtude de uma falta náutica cometida na execução de um contrato (art. 1º, 4);
- V) pela obrigação de remover um navio afundado e pelas obrigações que com ela tenham relação (art. 1º, 5);
- VI) pelas remunerações de assistência e de salvamento (art. 1º, 6);
- VII) pela quota de contribuição que incumbe ao proprietário das avarias comuns (art. 1º, 7);
- VIII) pelas obrigações resultantes dos contratos celebrados ou das operações efetuadas pelo capitão em virtude de seus poderes legais, fora do porto de registro do navio, para as necessidades reais da conservação do navio ou da continuação da viagem, desde que essas necessidades não provenham nem de insuficiência nem de defeito do equipamento ou do aprovisionamento no começo da viagem (art. 1º, 8).

A tendência atual nas convenções é de estabelecer para os armadores a aplicação da responsabilidade objetiva (sem necessidade de conduta culposa), principalmente nas

questões ambientais, havendo, entretanto, o estabelecimento de limitação de responsabilidade. Os armadores, para operarem neste regime, devem dispor de coberturas de seguro para fazer frente a estas indenizações. A aplicação da responsabilidade objetiva oferece a vítima uma perspectiva de maior rapidez na obtenção de sua indenização, enquanto o regime de limitação oferece ao armador mitigação de seu risco.

A limitação de responsabilidade também encontra amparo no Código Civil, art. 750, que normatiza:

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

Entretanto, deve-se ressaltar que a cláusula não se aplica em decorrência de irregularidade no transporte da mercadoria. Destarte, se configurada culpa grave, a cláusula de limitação torna-se inoperante frente à obrigação de indenização.

Em geral, a limitação de responsabilidade é expressa em Direitos Especiais de Saque - SDR. O SDR é uma moeda artificial cujo valor é calculado pelo Fundo Monetário Internacional com base em uma cesta ponderada de moedas: dólar americano, euro, iene e libra esterlina.

2.5 Exclusão de responsabilidade

Em alguns casos, a lei ou contrato excepcionam a incidência de responsabilidade do agente. No plano legal, cada país estabelece para sua jurisdição as excludentes aplicáveis, sendo que as principais são:

- a) caso fortuito ou força maior;
- b) ausência de nexo causal, culpa exclusiva da vítima e culpa exclusiva de terceiros;
- c) vício próprio e vício redibitório.

2.5.1 Caso fortuito ou força maior

Para a caracterização da exclusão de responsabilidade por caso fortuito ou força maior, apontam-se, comumente, dois pressupostos: a inevitabilidade e o impedimento absoluto ao cumprimento da obrigação. Segundo a autora Maria Helena Diniz (2003, p.302-3), pode-se adicionar, também, a imprevisibilidade:

A admissão do *fortuitus* e da *vis major* como causas de isenção de responsabilidade do transportador somente se dá [...] quando, efetivamente, ocorre a imprevisibilidade do evento e, ademais, se totalmente eliminada a relação de causalidade entre o dano e o desempenho do contrato.

O requisito objetivo da força maior e do caso fortuito se consubstancia na inevitabilidade do acontecimento. O requisito subjetivo configura-se na ausência de culpa na produção do evento.

Em conformidade com o comando normativo do art. 393 do Código Civil, o devedor não responde pelos prejuízos resultantes de caso fortuito ou força maior, se expressamente não houver por eles se responsabilizado. Nas palavras de Maria Helena Diniz (2003, p.302), são admissíveis algumas exceções à irresponsabilidade por dano decorrente de força maior ou de caso fortuito:

O credor terá direito de receber uma indenização por inexecução da obrigação por inimputável ao devedor se: a) as partes, expressamente, convencionaram a responsabilidade do devedor pelo cumprimento da obrigação, mesmo ocorrendo força maior ou caso fortuito; b) o devedor estiver em mora (art. 395 do CC), devendo pagar os juros moratórios, respondendo, ainda, pela impossibilidade da prestação resultante de força maior ou caso fortuito ocorridos durante o atraso, salvo se provar que o dano ocorreria mesmo que a obrigação tivesse sido desempenhada oportunamente, ou demonstrar a isenção de culpa (art. 399 do CC).

2.5.1.1 Roubo e furto

A questão relativa às hipóteses de roubo e furto de carga ainda não encontra consenso. Há arestos que propugnam pela não admissibilidade de roubo e furto como hipóteses de caso fortuito ou de força maior. O argumento se baseia na previsibilidade dos fatos. No transporte marítimo internacional, é previsível as hipóteses de roubo e furto de carga. Cita-se:

V. TARS, 3ª Câ., Ap. cível n. 194.250.874, j. 17.04.1996; JTARS 98/278; e Boletim AASP n. 2052/42. "Transporte marítimo. Castanhas. Deterioração na viagem. Defeito de refrigeração. Alegação de caso fortuito. Inocorrência." (RT 559/31)

Pode-se destacar também entendimentos que não consideram excludente força maior causado por fato criminoso de terceiro. Mostra-se:

"[...] o transporte é obrigação de resultado e não pode quem assume tal incumbência safar-se da obrigação de reparar o dano escudado na ação criminosa de terceiros" (I TACSP, 7ª Câ., Ap. cível n. 339.991, j. 23.04.1985; RT 597/129).

Em oposição, destacam-se entendimentos que defendem a isenção da responsabilidade do transportador por motivo de força maior, causado por fato de terceiro, essencialmente no que se refere a roubo e furto de carga:

"A tendência predominante nos Tribunais (RT 578/155, 597/129 e 571/128) é no sentido de não isentar as transportadoras de carga da obrigação de indenizar donos de mercadorias subtraídas em razão de furto ou roubo (assalto), por serem tais fatos previsíveis e não totalmente inevitáveis" (PINHEIRO RODRIGUES e AGOSTINHO, 1988, p.181).

2.5.1.2 Atos de Deus (*acts of God*) ou fortuna do mar

Enquadram-se na hipótese de caso fortuito ou de força maior os chamados eventos da natureza, comumente denominados *atos de Deus* de efeitos imprevisíveis. Podemos excluir, portanto, do enquadramento eventos da natureza que constituem fatos previsíveis. Como regra, mau tempo e tempestade, não podem assimilar-se à conta de caso fortuito, por se entender como um acontecimento normal da navegação e de que são fatos previsíveis, devendo os navios estarem em condições de suportá-los. Ademais, o ônus da prova é do transportador.

2.5.2 Ausência de nexos causal, culpa exclusiva da vítima e culpa exclusiva de terceiros

A ausência de nexos causal é um excludente de responsabilidade civil. A culpa exclusiva da vítima também consagra-se excludente e decorre da ausência de nexos causal. De

forma efetiva, a responsabilidade civil pressupõe ação ou omissão do agente, excluindo a obrigação de indenizar se comprovada a culpa exclusiva da vítima, admissível nos contratos de transportes. Havendo culpa concorrente, a indenização da vítima será fixada tendo-se em conta a gravidade de sua culpa em confronto com a do autor do dano:

"Art. 45 do CC. "Culpa da vítima. Isenção da companhia transportadora. Art. 17 da Lei n. 2.681, de 1912. Presunção." (STF, RE n. 17.393/DF)

Junto com a definição e aplicação de ausência de nexo causal, se encontra a hipótese de culpa exclusiva de terceiros (não se enquadram como terceiros o comandante e a tripulação) estranhos à relação jurídica advinda do contrato de transporte.

2.5.3 Vício próprio e vício redibitório

Vício próprio (*inherent defect*) é a propriedade intrínseca da mercadoria, que atende a se autodestruir ou auto-avariar. É todo e qualquer evento danoso, previsível ou imprevisível, que resulta da própria natureza da carga transportada, sem que ocorra direta ou indiretamente por culpa do transportador. O art. 4º do Decreto n. 64.387/69 equipara a insuficiência de embalagem (*insufficiency of packing*) a vício próprio da mercadoria, estipulando:

A inadequabilidade da embalagem de acordo com os usos, costumes e recomendações oficiais, equipara-se a vício próprio da mercadoria, não respondendo a entidade transportadora pelos riscos e consequências daí decorrentes.

Enquadram-se dentre as possibilidades de vício próprio: evaporação ou vazamento de líquidos; apodrecimento ou deterioração de cargas perecíveis; diminuição de peso e volume de mercadorias; fermentação, acidez ou efervescência de fluidos.

O vício oculto ou redibitório resulta de defeito latente na coisa transportada, pré-existente ao embarque.

Nas regras de Haia-Visby, o vício oculto se enquadra em hipótese de excludente relacionada a faltas do embarcador (art. 4º, 2, i, n e o, das HV): Ato ou omissão do embarcador ou propriedade da mercadoria, ou de seu agente ou representante (*act or omission of the shipper or owner of the goods, his agent or representative*), insuficiência de embalagem (*insufficiency of packing*) e insuficiência ou imperfeição de marcas (*insufficiency or inadequacy of marks*).

Ressalta-se que se facultará ao transportador lançar ressalvas no BL na hipótese de suspeitar da veracidade das indicações dadas pelo carregador no que se refere à natureza da carga e demais especificidades ou, alternativamente, na hipótese de não ter meios possíveis ou suficientes para verificá-las, tornando-o *unclean on board* (BL sujo).

O *unclean bill of lading* ou *foul bill of lading* (BL sujo) se caracteriza pela ocorrência de registro de ressalvas ou reservas no BL relativas às mercadorias embarcadas. Tal inserção de reservas é procedimento padrão do transportador, que visa a evitar ser responsabilizado por avarias ou faltas que não provocou, essencialmente nas hipóteses de vício próprio e vício redibitório.

Na ausência de ressalvas ou reservas no BL, este será considerado *clean on board* (BL limpo), reputando-se as mercadorias em boa ordem. A ausência de ressalvas engendra, em tese, responsabilidade do transportador.

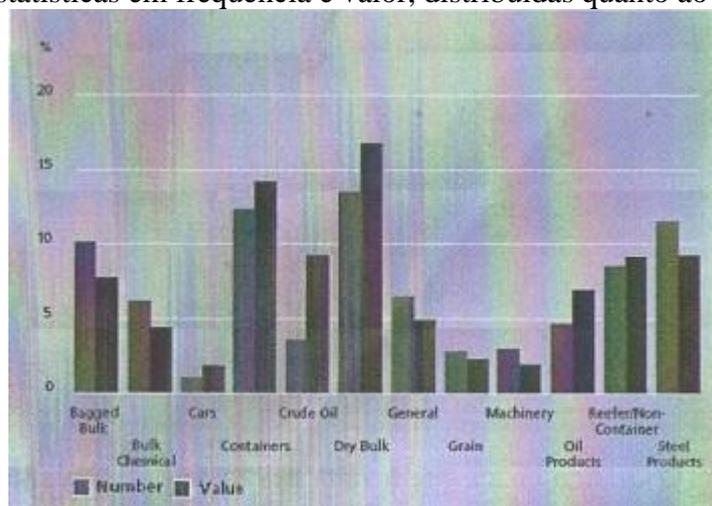
A tendência majoritária no Direito Brasileiro vem considerando a ressalva lançada no BL apenas como indício de prova, não como excludente de responsabilidade do transportador. Tanto nas hipóteses de vício próprio como nas hipóteses de vício redibitório, o ônus da prova é do transportador.

3 DANOS E FALTA DE CARGA

Hoje em dia, as reclamações por danos a carga embarcada ou falta de carga no porto de destino são as mais frequentes no transporte marítimo mundial.

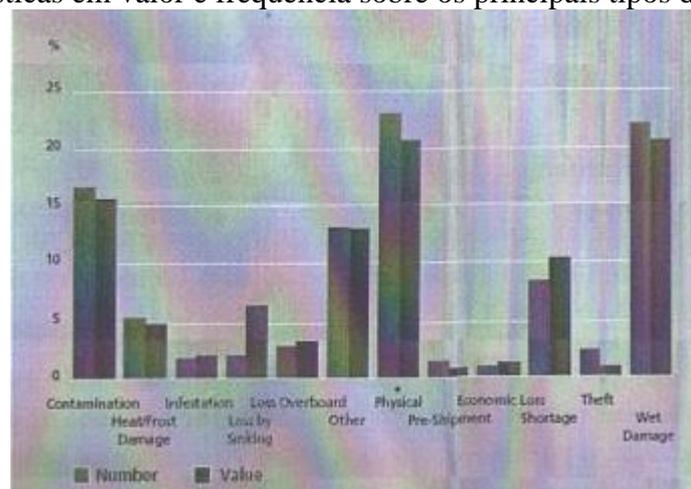
A seguir, será mostrado um estudo realizado pelo UK P&I Club que mostra as principais estatísticas em relação aos danos e faltas de carga. Apesar de ter analisado um período entre 1987 a 1996 (período bastante antigo), ilustra de modo interessante esse tópico.

Figura 1. Estatísticas em frequência e valor, distribuídas quanto ao tipo de carga



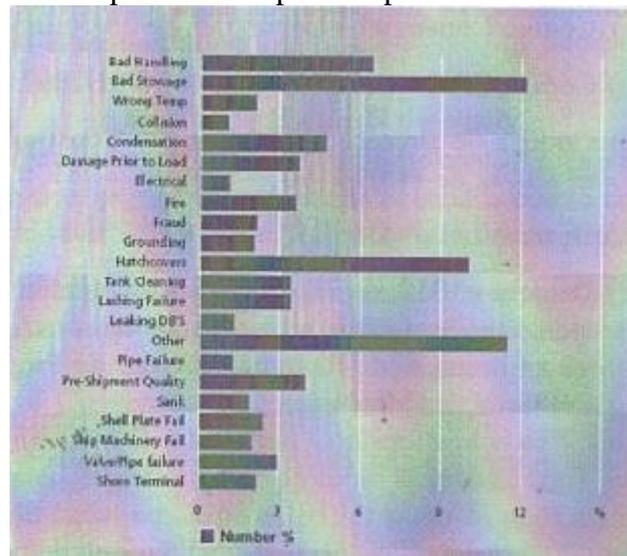
Fonte: FERNANDES; SÁ LEITÃO, 2009.

Figura 2. Estatísticas em valor e frequência sobre os principais tipos de danos ocorridos



Fonte: FERNANDES; SÁ LEITÃO, 2009.

Figura 3. Principais causas apuradas para danos e faltas de carga



Fonte: FERNANDES; SÁ LEITÃO, 2009.

No plano internacional, a responsabilidade civil do transportador com relação a carga se acha regulada em diversas convenções internacionais, sendo que estas foram incorporadas por diversos países. As principais convenções que tratam deste tópico são:

- a) Regras de Haia.
- b) Regras de Haia-Visby.
- c) Regras de Hamburgo.
- d) Regras de Rotterdam.

No Brasil, pode-se encontrar a regulação sobre este tema nos seguintes códigos e decretos:

- a) Código Comercial - Lei nº 556, de 25/06/1850.
- b) Código Civil - Lei nº 10.406, de 10/01/2002.
- c) Código de Proteção e Defesa do Consumidor - Lei nº 8.078, de 11/09/1990.
- d) Decreto-Lei nº 116, de 25/10/1967.
- e) Decreto nº 350, de 01/10/1935.

3.1 Convenções internacionais de responsabilidade civil do transportador

3.1.1 Regras de Haia e Haia-Visby

Em agosto de 1924 criou-se a Convenção Internacional para Unificação de Certas Regras de Direitos Relativas aos Conhecimentos de Transporte Marítimo, convenção esta conhecida como Regras de Haia, com o objetivo de criar novas regras sobre a responsabilidade por danos a carga, já que, historicamente o direito marítimo considerava o transportador responsável pelas perdas e danos ocorridos com a carga, independente de saber se houve negligência e a causa da perda.

Estas regras foram modificadas em 1968 e 1979, passando, após a sua segunda revisão, a chamar-se de Regras de Haia-Visby. Muitos países incorporaram ao seu ordenamento jurídico as Regras de Haia ou Haia-Visby. Destaca-se: Estados Unidos, Inglaterra e quase toda a Europa, Austrália, Cingapura, etc. Nos Estados Unidos, as regras recebem o nome de USCOGSA de 1936 (*United States Carriage of Goods at Sea Act*) e na Inglaterra o nome de COGSA, sendo que a última revisão é de 1971.

3.1.2 Regras de Hamburgo

Surgiram como uma resposta dos que atuam a favor dos interesses da carga contra as disposições das Regras de Haia que tendem a beneficiar o transportador em detrimento da carga. Em uma nova Convenção, tentou-se fazer com que a alocação dos riscos, direitos e obrigações com relação a responsabilidade passassem a favorecer um pouco mais o embarcador do que o transportador.

Assim, em março de 1978, em Hamburgo, por ocasião de uma Conferência Internacional da ONU, foi criada a Convenção Internacional para o Transporte de Mercadorias pelo Mar da ONU. Estas regras não tiveram grande aceitação internacional. Apenas 29 países as adotaram, sendo que muitos deles sequer costeiros são.

Dentre os países que aderiram as Regras de Hamburgo estão Chile, Egito e

Hungria. A Alemanha apenas sediou a conferência, porém, não aderiu aos seus termos, tendo esta nação se alinhado com as Regras de Haia-Visby.

3.2 Aplicação das Regras de Haia-Visby e de Hamburgo

As Regras de Haia-Visby se aplicam às situações previstas no artigo X.

The provisions of these Rules shall apply to every bill of lading relating to the carriage of goods between ports in two different States if:

(a) the bill of lading is issued in a Contracting State, or

(b) the carriage is from a port in a Contracting State, or

(c) the contract contained in or evidenced by the bill of lading provides that these Rules or legislation of any State giving effect to them are to govern the contract, whatever may be the nationality of the ship, the carrier, the shipper, the consignee, or any other interested person.

Pode-se observar, que as regras se aplicam somente à navegação internacional. A aplicação das regras em navegação de cabotagem será feita por força de lei que estenda a sua aplicação ou por força de disposição contratual.

As regras se aplicam quando o Conhecimento de Transporte (B/L) é emitido por um Estado contratante da Convenção, ou quando a carga foi carregada em um porto cujo Estado é contratante da Convenção ou quando o contrato estabelece que as regras governem o contrato.

Já as Regras de Hamburgo, são aplicáveis às situações previstas no Artigo 2 (1):

1. The provisions of this Convention are applicable to all contracts of carriage by sea between two different States, if:

(a) the port of loading as provided for in the contract of carriage by sea is located in a Contracting State, or

(b) the port of discharge as provided for in the contract of carriage by sea is located in a Contracting State, or

(c) one of the optional ports of discharge provided for in the contract of carriage by sea is the actual port of discharge and such port is located in a Contracting State, or

(d) the bill of lading or other document evidencing the contract of carriage by sea is issued in a Contracting State, or

(e) the bill of lading or other document evidencing the contract of carriage by sea provides that the provisions of this Convention or the legislation of

any State giving effect to them are to govern the contract.

As Regras de Hamburgo não se aplicam à cabotagem, mas, pode-se observar que sua aplicabilidade é mais ampla do que das Regras de Haia-Visby. Além das situações previstas na outra regra, destaca-se que as regras se aplicam sempre que o porto de descarga for de um Estado contratante.

Ambas as regras não se aplicam aos contratos de afretamento em si, mas, sempre que houver a emissão de B/Ls, as regras passam a atrair jurisdição.

3.2.1 Obrigações e responsabilidades do transportador

Segundo as Regras de Haia-Visby (artigo III), o transportador tem as seguintes obrigações perante a carga:

1. The carrier shall be bound, before and at the beginning of the voyage, to exercise due diligence to

(a) make the ship seaworthy;

(b) properly man, equip and supply the ship;

(c) make the holds, refrigerating and cool chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation.

2. Subject to the provision of Article IV, the carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for and discharge the goods carried.

3. After receiving the goods into his charge, the carrier, or the master or agent of the carrier, shall, on demand of the shipper, issue to the shipper a bill of lading showing among other things...

Pode-se concluir que os itens "a", "b", "c" relacionam as obrigações do fretador em relação à carga:

a) fazer o navio ter boas condições de navegabilidade;

b) prover adequadamente o navio com tripulantes, equipamentos e provisões;

c) fazer com que os porões e demais compartimentos de carga estejam adequados

e seguros para receber a carga.

Ressalta-se que as Regras de Haia-Visby não se aplicam às cargas transportadas no convés.

Já no artigo V, item 6, as Regras de Haia-Visby estabelecem que o transportador tem o direito de descarregá-la em qualquer lugar, destruí-la ou torná-la inofensiva sem ter o embarcador direito à indenização, se tal embarque não tiver sido previamente autorizado pelo transportador. Estabelece-se ainda que o embarcador é responsável pelas perdas e danos que o transportador tiver sofrido pelo embarque indevido de carga perigosa.

6. Goods of an inflammable, explosive or dangerous nature to the shipment where of the carrier, master or agent of the carrier has not consented, with knowledge of their nature and character, may at any time before discharge be landed at any place or destroyed or rendered innocuous by the carrier without compensation, and the shipper of such goods shall be liable for all damages and expenses directly or indirectly arising out of or resulting from such shipment.

Segundo as Regras de Haia-Visby, podemos concluir que não é qualquer perda ou dano à carga que necessita a responsabilização do transportador e o consequente dever de indenizar. Para que haja responsabilidade, além do sinistro, é necessário provar que o transportador faltou com o dever de *due diligence* de manter o navio em boas condições de navegabilidade ou de mantê-lo adequado à carga a ser transportada ou ao seu manuseio. Se não houver tal evidência, ainda que o dano ou perda sejam severos, o transportador não poderá ser responsabilizado.

Já nas Regras de Hamburgo, pode-se citar o artigo 5, que revela o conceito de responsabilidade como um todo:

1. The carrier is liable for loss resulting from loss of or damage to the goods, as well as from delay in delivery, if the occurrence which caused the loss, damage or delay took place while the goods were in his charge as defined in article 4, unless the carrier proves that he, his servants or agents took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences.

Como regra geral, o transportador é responsável por perdas e danos à carga enquanto estas estão sob sua guarda. Essa responsabilidade só deixa de se aplicar se o transportador provar que tomou todas as medidas que se pode razoavelmente esperar para evitar a ocorrência do dano e as suas consequências.

Basicamente, o transportador deve assegurar que a carga seja transportada sem perdas ou danos. Caso, sinistros dessa natureza ocorram, o transportador só será excluído de sua responsabilidade se provar a ocorrência de caso fortuito ou força maior.

As Regras de Hamburgo não preceitua os conceitos de *seaworthiness* e *cargoworthiness*. Assim, não consideram a obrigação de *due diligence*. Outro aspecto abordado nas Regras de Hamburgo e não tratado nas de Haia-Visby é a responsabilidade

sobre atrasos na entrega da carga. Também em relação a esta obrigação, o transportador tem os mesmos deveres que tem quanto à integridade da carga.

Pelas Regras de Hamburgo, em uma reclamação de responsabilidade por perdas e danos à carga, a regra geral é que cabe ao embarcador a prova do dano, devendo o transportador provar que tal dano não decorreu de uma falha sua (caso fortuito ou força maior). Uma exceção a esta regra ocorre nos casos de incêndio, em que cabe ao embarcador fazer prova da falha do transportador.

Nestas mesmas regras, é retirado do embarcador o ônus de provar que o navio não estava em boas condições de navegabilidade, aumentando as chances de êxito do embarcador em uma reclamação por perdas e danos a carga.

Diferentemente das Regras de Haia-Visby, as de Hamburgo contêm disposições específicas sobre o transporte de carga no convés. Esta situação precisa ser acordada com o embarcador e expressa na documentação de embarque. Caso o transporte seja feito no convés sem a expressa autorização, o transportador perderá o direito de limitar responsabilidade. Cita-se o referido artigo 9:

1. The carrier is entitled to carry the goods on deck only if such carriage is in accordance with an agreement with the shipper or with the usage of the particular trade or is required by statutory rules or regulations.

2. If the carrier and the shipper have agreed that the goods shall or may be carried on deck, the carrier must insert in the bill of lading or other document evidencing the contract of carriage by sea a statement to that effect. In the absence of such a statement the carrier has the burden of proving that an agreement for carriage on deck has been entered into; however, the carrier is not entitled to invoke such an agreement against a third party, including a consignee, who has acquired the bill of lading in good faith.

3. Where the goods have been carried on deck contrary to the provisions of paragraph 1 of this article or where the carrier may not under paragraph 2 of this article invoke an agreement for carriage on deck, the carrier, notwithstanding the provisions of paragraph 1 of article 5, is liable for loss of or damage to the goods, as well as for delay in delivery, resulting solely from the carriage on deck, and the extent of this liability is to be determined in accordance with the provisions of article 6 or article 8 of this Convention, as the case may be.

4. Carriage of goods on deck contrary to express agreement for carriage under deck is deemed to be an act or omission of the carrier within the meaning of article 8.

Já com relação às cargas perigosas, as Regras de Hamburgo têm disposições específicas sobre o assunto, previstas em seu artigo 13. Segundo estas, o embarcador tem obrigação de informar ao transportador da natureza perigosa de sua carga, e não agindo desta

forma, o transportador deixa de ser responsável pela mesma. Cita-se o referido artigo 13:

1. The shipper must mark or label in a suitable manner dangerous goods as dangerous.

2. Where the shipper hands over dangerous goods to the carrier or an actual carrier, as the case may be, the shipper must inform him of the dangerous character of the goods and, if necessary, of the precautions to be taken. If the shipper fails to do so and such carrier or actual carrier does not otherwise have knowledge of their dangerous character: [...]

[...] 3. The provisions of paragraph 2 of this article may not be invoked by any person if during the carriage he has taken the goods in his charge with knowledge of their dangerous character.

4. If, in cases where the provisions of paragraph 2, subparagraph (b), of this article do not apply or may not be invoked, dangerous goods become an actual danger to life or property, they may be unloaded, destroyed or rendered innocuous, as the circumstances may require, without payment of compensation except where there is an obligation to contribute in general average or where the carrier is liable in accordance with provisions of article 5.

3.2.2 Exclusão de responsabilidade

Segundo o artigo IV das Regras de Haia-Visby, pode-se mostrar diversas isenções de responsabilidades por perdas e danos à carga. No item 1 deste mesmo artigo, estabelece-se que as perdas e danos provocadas por *unseaworthiness* só serão de responsabilidade do transportador se houver prova de que a condição de *unseaworthiness* se deu por falta da devida diligência.

1. Neither the carrier nor the ship shall be liable for loss or damage arising or resulting from unseaworthiness unless caused by want of due diligence on the part of the carrier to make the ship seaworthy, and to secure that the ship is properly manned, equipped and supplied, and to make the holds, refrigerating and cool chambers and all other parts of the ship in which goods are carried fit and safe for their reception, carriage and preservation in accordance with the provisions of paragraph 1 of Article III.

Whenever loss or damage has resulted from unseaworthiness, the burden of proving the exercise of due diligence shall be on the carrier or other person claiming exemption under this article.

Já no item 2, pode-se estabelecer diversas outras hipóteses de isenção de responsabilidade, dentre as quais destaca-se:

2. Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage

arising or resulting from

(a) act, neglect, or default of the master, mariner, pilot or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship;

(b) fire, unless caused by the actual fault or privity of the carrier;

(c) perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters;

(d) act of God; [...]

[...] (f) act of public enemies;

(g) arrest or restraint of princes, rulers or people, or seizure under legal process;

No item "a" temos a caracterização de culpa náutica. Pelas Regras de Haia-Visby, o transportador é isento de responsabilidade se as perdas ou danos forem causados por ação ou negligência do comandante, do práctico ou da tripulação na navegação ou no gerenciamento do navio. Ressalta-se que a culpa náutica se refere a falhas causadas por bordo e não pela administração do transportador.

No item "b" temos a isenção da responsabilidade do transportador por danos à carga causados por incêndio, desde que este não tenha sido causado por falha do transportador. Já os itens "c", "d", "f" e "g" dizem respeito à força maior e caso fortuito.

Levando em consideração as Regras de Hamburgo, tem-se a exclusão de responsabilidade do transportador marítimo em algumas hipóteses, dentre as quais destaca-se:

a) Quando o transportador prova que ele, seus empregados e agentes tomaram todas as medidas que poderiam razoavelmente se esperar para evitar o dano e suas consequências (artigo 5, item 1 *in fine*).

b) Incêndios em que o embarcador não consiga provar que a causa tenha decorrido de falha do transportador (artigo 5, item 4 (a) (i)).

c) Incêndios em que o embarcador não consiga provar que houve falha do transportador em combater e extinguir o incêndio (artigo 5, item 4 (a) (ii)).

d) Quando os danos decorrerem de medidas para salvar a vida ou propriedade no mar (artigo 5, item 6).

e) Em situações de avaria grossa (artigo 24, item 1).

Pode-se observar que a culpa náutica não é, nas Regras de Hamburgo, uma excludente de responsabilidade.

3.3 Direito brasileiro

O Código Civil, em seu artigo 749, mostra as primeiras obrigações do transportador:

"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."

Pode-se inferir que o transportador deve tomar todas as cautelas necessárias para que a mercadoria seja entregue ao seu consignatário em bom estado e no prazo. Também pode-se citar o artigo 529 do Código Comercial:

Art. 529 - O capitão é responsável por todas as perdas e danos que, por culpa sua, omissão ou imperícia, sobrevierem ao navio ou à carga; sem prejuízo das ações criminais a que a sua malversação ou dolo possa dar lugar (artigo nº 608).

O capitão é também civilmente responsável pelos furtos, ou quaisquer danos praticados a bordo pelos indivíduos da tripulação nos objetos da carga, enquanto esta se achar debaixo da sua responsabilidade.

Pode-se citar também o artigo 519 do Código Comercial:

Art. 519 - O capitão é considerado verdadeiro depositário da carga e de quaisquer efeitos que receber a bordo, e como tal está obrigado à sua guarda, bom acondicionamento e conservação, e à sua pronta entrega à vista dos conhecimentos (artigos nºs 586 e 587).

A responsabilidade do capitão a respeito da carga principia a correr desde o momento em que a recebe, e continua até o ato da sua entrega no lugar que se houver convencionado, ou que estiver em uso no porto da descarga.

Neste artigo, tem-se as obrigações de guardar a carga, de mantê-la bem acondicionada e, por último, de entregá-la ao consignatário à vista do conhecimento de transporte.

Com relação à exclusão de responsabilidade do transportador marítimo segundo o direito brasileiro, não há responsabilidade do transportador marítimo quando o dano à carga for causado por força maior ou caso fortuito.

Alguns tribunais já entenderam que danos à carga provocados por mau tempo caracterizam força maior, propiciando a exclusão de responsabilidade do transportador. Assim, pode-se citar:

Não constituem excludente de responsabilidade os ventos ainda que fortes, perfeitamente previsíveis em face da moderna tecnologia, não podendo o transportador invocar caso fortuito para afastar sua responsabilidade. Mar grosso é fato normal do oceano e toda embarcação de transporte

internacional estará aparelhada para enfrentá-lo, se estiver em perfeitas condições de navegabilidade e a carga por seu turno, estiver devidamente arrumada caso fortuito ou força maior não caracterizado. (TJ-RJ)

Carga danificada em razão de forte tempestade em mar aberto - Força maior e caso fortuito a excluir a responsabilidade do armador (Apelação Cível nº 23.089-4 - São Paulo - 5º Câmara de Direito Privado - Relator: Ivan Sartori - 10/04/97 - V.U.)

Mas, outros tribunais já decidiram o contrário por falta de provas para mostrar a força maior em situação de mau tempo.

Fato ocorrido no curso normal da rota do navio - Isenção da responsabilidade da transportadora pretendida sob a alegação, não provada, de caso fortuito ou força maior, consistentes em "fortuna do mar" e inadequação da embalagem da carga - Argumentos rechaçados pela prova dos autos, que confirma o rompimento da amarração, de responsabilidade daquela - Fatos comprovados pelo termo de avaria, não contestado pela ré, e pelo protesto marítimo formado a bordo - Culpa, ademais, presumida - Indenização devida. (TJ-SP)

4 COLISÕES E ABALROAMENTOS

No Direito Marítimo Internacional, o tema "Colisões e Abalroamentos" é tratado nas seguintes Convenções Internacionais:

a) Convenção para Uniformização de Certas Regras de Direito com Respeito à Colisão entre navios, assinada em Bruxelas em 23 de setembro de 1910;

b) Convenção Internacional de Certas Regras Referentes à Jurisdição Civil em Matéria de Colisão, assinada em Bruxelas em 10 de maio de 1952;

c) Convenção Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, elaborada pela Organização Marítima Internacional, de 20 de outubro de 1972.

Na Lei Brasileira, o tema é tratado de modo específico apenas no Código Comercial (Lei nº 556, de 25 de junho de 1850).

4.1 Convenção para a Uniformização de Certas Regras de Direito com Respeito à Colisão entre Navios

Esta Convenção dispõe sobre as regras de compensação a serem aplicadas quando há um abalroamento entre navios para navegação em alto-mar ou entre navios para navegação em alto-mar e navios para navegação interior. As regras de compensação abrangem os danos causados aos navios e aos bens e pessoas que estavam a bordo no momento da colisão. Esta Convenção entrou em vigor em 1º de março de 1913, tendo sido adotada por diversos países tais como França, Alemanha, Inglaterra, Japão e Brasil. Os Estados Unidos não adotaram este tratado.

4.2 Convenção Internacional de Certas Regras Referentes à Jurisdição Civil em Matéria de Colisão

Esta Convenção estabelece as regras para definir a área competente para julgar

causas de responsabilidade civil em face de colisões e abalroamentos. Esta Convenção entrou em vigor em 14 de setembro de 1955, tendo sido adotada por diversos países tais como França, Alemanha, Inglaterra. Brasil e Estados Unidos não adotaram este tratado.

4.3 Convenção Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar

A Convenção Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, conhecida no Brasil como Ripeam-72, visa regular o tráfego de navios e embarcações em alto-mar e em águas conectadas ao alto-mar.

Para tanto, a convenção dispõe diversas medidas ordenatórias do tráfego assim como torna obrigatório sistemas de sinalização visual e sonora bem como uso de radar anticolisão.

Esta Convenção entrou em vigor em 15 de julho de 1977, tendo sido adotada por 151 países tais como França, Alemanha, Inglaterra, Japão, Brasil e Estados Unidos.

4.4 Aspectos de responsabilidade civil abordados pelas convenções

4.4.1 Dever de indenizar

A Convenção de 1910 estabelece, no artigo 3º, que o navio causador do dano tem o dever de indenizar a parte lesada.

Article 3 - If the collision is caused by the fault of one of the vessels, liability to make good the damages attaches to the one which has committed the fault.

O artigo 4º estabelece que se houver culpa, cada navio indenizará ao outro na medida da sua culpa, sendo que se não for possível atribuir a parcela de culpa de cada um, haverá a presunção de que cada um tem metade da culpa.

Article 4 - If two or more vessels are in fault the liability of each vessel is in proportion to the degree of the faults respectively committed. Provided that if, having regard to the circumstances, it is not possible to establish the

degree of the respective faults, or if it appears that the faults are equal, the liability is apportioned equally.

A indenização a ser feita alcança não apenas ao navio avariado, mas também às cargas, pessoas e a seus bens que estavam a bordo e que sofreram danos por conta do abalroamento, é o que se tem no segundo parágrafo do artigo 4º.

The damages caused, either to the vessels or to their cargoes or to the effects or other property of the crews, passengers, or other persons on board, are borne by the vessels in fault in the above proportions, and even to third parties a vessel is no liable for more than such proportion of such damages.

Em relação aos danos pessoais, o terceiro parágrafo do citado artigo estabelece a responsabilidade solidária perante terceiros dos navios causadores do acidente, cabendo direito de regresso a parte que contribuiu pela outra.

In respect of damages caused by death or personal injuries, the vessels in fault are jointly as well as severally liable to third parties, without prejudice however to the right of the vessel which has paid a larger part than that which, in accordance with the provisions of the first paragraph of this Article, she ought ultimately to bear, to obtain a contribution from the other vessel or vessels in fault.

Por último, o artigo 4º estabelece que a lei de cada país determinará a forma como esta contribuição será feita e a possibilidade de limitação de responsabilidade.

It is left to the law of each country to determine, as regards such right to obtain contribution, the meaning and effect of any contract or provision of law which limits the liability of the owners of a vessel towards persons on board.

4.4.2 Culpa no abalroamento ou colisão

O artigo 13 define as hipóteses em que se pode haver culpa em face de um abalroamento:

- a) execução ou não execução de manobra;
- b) não observância de regulamentos.

Article 13 - This Convention extends to the making good of damages which a vessel has caused to another vessel, or to goods or persons on board either vessel, either by the execution or non-execution of a manoeuvre or by the non-observance of the regulations, even if no collision had actually taken place.

O dever de indenizar danos pode se dar mesmo na hipótese da colisão ou

abalroamento não ter ocorrido. Pode-se citar, para exemplificar, o caso de um navio que tenha encalhado para escapar de uma abalroação, tendo ocorrido neste encalhe danos diversos.

A culpa por não observância a regulamentos remete ao Ripeam-72. Há nesta convenção uma grande quantidade de obrigações a serem observadas na navegação.

Segundo a parte B do Ripeam, qualquer navio deve, em qualquer condição de visibilidade, manter-se visível, capaz de ser ouvido e de se comunicar e pronto para julgar riscos de abalroamentos e colisão.

Para tanto, o navio deve dispor de luzes de navegação adequadas, dispositivos de sinalização, apitos, sinos, rádios VHF e radares anticolisão, os quais devem atender aos requisitos técnicos estabelecidos no regulamento.

A velocidade do navio deve ser tal que permita a adoção de medidas para evitar o abalroamento, incluindo parar o navio.

Quando a navegação for em canal estreito, o navio deve manter-se a boreste. Nunca um navio deve cruzar tal tipo de canal.

Quando um navio tiver vista do outro, o regulamento faz instruções específicas. Uma delas estabelece que o navio à bombordo deva dar passagem ao de boreste. O navio que estiver a favor do vento (barlavento) deve dar passagem ao que estiver contra o vento (sotavento). Quando ambos os navios tiverem com o mesmo rumo, em rota de colisão, ambos devem guinar a boreste, para que um fique a bombordo do outro.

Em situação de navegação com visibilidade restrita, os cuidados devem se ampliar.

A avaliação da culpa em um caso de abalroamento ou colisão deverá ser feita por um especialista em navegação.

4.4.3 Não aplicação da Convenção

A Convenção de 1910 não se aplica a navio de guerra e a navios de propriedade do Estado que estejam empregados em serviço público.

4.4.4 *Both to Blame Clause*

A responsabilidade relacionada a colisões e abalroamentos tem natureza aquiliana ou extracontratual. Mas, é importante ressaltar que o transportador tem exclusão de responsabilidade em face de danos a carga nele transportada em diversas situações, inclusive em face de colisão e abalroamento.

Entretanto, na lei americana, há uma ressalva nesta orientação, razão pela qual é comum encontrar nos contratos de transporte ou afretamento a cláusula *Both to Blame*:

If the liability for any collision in which the vessel is involved while performing this Charter falls to be determined in accordance with the laws of the United States of America, the following clause, which shall be included in all bills of lading issued pursuant to this Charter shall apply:

"If the Vessel comes into collision with another ship as a result of the negligence of the other ship and any act, neglect or default of the Master, Mariner, Pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the Vessel, the owners of the cargo carried hereunder will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying ship or her Owners in so far as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of said cargo, paid or payable by the other or non-carrying ship or her Owners to the owners of said cargo and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying ship or her Owners as part of their claim against the carrying Vessel or Carrier. The foregoing provisions shall also apply where the Owners, operators or those in charge of any ship or ships or objects other than, or in addition to, the colliding ships or objects are at fault in respect of a collision or contact".

A Cláusula *Both to Blame* faz parte de alguns conhecimentos de embarque e se refere a quem foi o culpado e que será responsável por pagamentos se dois navios colidiram enquanto um estava carregando carga de acordo com um conhecimento de embarque. Geralmente, quando dois navios colidem, eles se tornam passíveis perante um ao outro proporcionalmente ao dano total na carga.

O navio com o menor dano à carga pode impor ao outro navio, perante a carga que estava sendo transportada, para que este pague pelo prejuízo. A cláusula *Both to Blame*, na política de carga, prevê que, em tal caso, que o dano à essa carga será coberta.

Em outras palavras, após a colisão de dois ou mais navios, quando todos os navios estão em falta, todos os transportadores e embarcadores com interesses monetários na viagem dos navios envolvidos devem compartilhar todas as perdas, na proporção dos valores

monetários de seus interesses antes da ocorrência da colisão.

A Cláusula *Both to Blame* substitui todas as outras disposições para a alocação das perdas entre os transportadores marítimos e os embarcadores em políticas marítimas.

Esta cláusula só se aplica nas situações em que a lei americana rege o contrato, ou atrai competência para jurisdicionar determinadas situações.

Pela lei americana (USCOGSA), que incorpora as Regras de Haia-Visby, os danos à carga, ocorridos no abalroamento entre dois navios, são indenizados inteiramente. Em outras palavras, a cláusula faz com que os termos do COGSA se mantenham mesmo em face de colisão e abalroamento.

4.5 Direito brasileiro

4.5.1 Legislação

O direito brasileiro fala sobre Colisão e Abalroamentos em:

- a) Código Comercial - Lei nº 556, de 25/06/1850.
- b) Código Civil - Lei nº 10.406, de 10/01/2002.
- c) Decreto nº 10.773, de 19/02/1913, que promulga as Convenções sobre abalroação e assistência marítima assinadas em Bruxelas em 23 de setembro de 1910, sancionada pelo Decreto nº 2.799, de 30/09/1913.
- d) Decreto nº 80.068, de 2 de agosto de 1977, que promulga o Acordo sobre o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, aprovado pelo Decreto Legislativo nº 77, de 31 de outubro de 1974.

4.5.2 Culpa no abalroamento ou colisão

Quando precisa-se determinar a culpa dos envolvidos em acidente de abalroamento ou colisão, o Código Comercial determina que esta seja feita por árbitros. O

critério de julgamento deve levar em consideração os regulamentos do porto, os usos e a prática do lugar.

Art. 750 - Todos os casos de abalroação serão decididos, na menor dilação possível, por peritos, que julgarão qual dos navios foi o causador do dano, conformando-se com as disposições do regulamento do porto, e os usos e prática do lugar. No caso dos árbitros declararem que não podem julgar com segurança qual navio foi culpado, sofrerá cada um o dano que tiver recebido.

A determinação da culpa feita em juízo é dada pelo próprio juiz, sendo que este se valerá de peritos conforme estabelece o Código de Processo Civil.

"Art. 145 - Quando a prova do fato depender de conhecimento técnico ou científico, o juiz será assistido por perito, segundo o disposto no artigo 421."

As decisões do Tribunal Marítimo, órgão do Comando da Marinha do Brasil, com competência para julgar na esfera administrativa, colisões e abalroamentos de navios, têm valor probatório nos julgamentos nas varas do judiciário, conforme estabelece a Lei Orgânica do Tribunal Marítimo (Lei nº 2.180, de 05/02/1954). Em regra, os juízes tendem a acatar as decisões do Tribunal Marítimo.

Art. 18 - As decisões do Tribunal Marítimo, quanto a matéria técnica referentes aos acidentes e fatos de navegação têm valor probatório e se presumem certas, sendo porém suscetíveis de reexame pelo Poder Judiciário.

Art. 19 - Sempre que se discutir em juízo uma questão decorrente de matéria da competência do Tribunal Marítimo, cuja parte técnica ou técnico-administrativa couber nas suas atribuições, deverá ser juntada aos autos a sua decisão definitiva.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste trabalho, tentou-se apresentar de forma simples e compreensível as normas e definições que regem o Direito Marítimo Internacional e suas relações com o Comércio Internacional nas áreas relacionadas à danos e falta de carga e colisões e abalroamentos, principalmente no que tange a responsabilidade dos atores de um contrato de transporte marítimo. Existe uma forma simplificada de definir a responsabilidade civil do transportador, seria ela subjetiva e contratual. Assim, se a própria interpretação das definições dos termos "subjetiva" e "contratual" geram divergências entre os mais letrados do assunto, ainda mais controverso é definir as inúmeras regras que surgiram para suplantar justamente o que tais termos não definem de forma clara.

A questão discutida neste trabalho vai além de uma interpretação pessoal, pois ela chega a envolver interesses que, no funcionamento do mercado internacional de mercadorias, onde o lucro deve ser priorizado, acabam gerando profundos conflitos de interesse. Caracteriza-se assim, um lado que, pode-se dizer é formado por Estados possuidores de significativa frota mercante, e de outro, os países em desenvolvimento que necessitam de frota estrangeira para escoar sua produção, cada qual buscando diminuir seu nível de responsabilidade.

A sistematização das normas e documentos nesta atividade mostrou-se como um desafio para o Direito Marítimo Internacional, que buscou instalar normas padrões para reger os contratos. A primeira tentativa internacional foi a elaboração das conhecidas Regras de Haia de 1924. Até certo período, tais regras mantiveram certa sistematização, com uma boa parcela de aceitação. Com a introdução do protocolo Visby, a uniformização até então conseguida, foi parcialmente desmontada, devido o seu conteúdo privilegiar claramente os interesses dos transportadores marítimos. Logo após, surgiu a Convenção de Hamburgo que tentou privilegiar um pouco mais o embarcador perante o transportador.

Se tratando especialmente da responsabilidade civil do transportador marítimo, no que diz respeito à danos e falta de carga, pode-se dizer que decorre de existir vínculo contratual entre o transportador e o embarcador da carga. Tal vínculo pode-se estabelecer em função de haver entre ambos um contrato de transporte, evidenciado por um conhecimento de transporte marítimo (*bill of lading*) ou então por conta de um contrato de afretamento, seja por período ou por viagem, entre o afretador e um embarcador.

Na hipótese do vínculo se derivar de um contrato de afretamento, a caracterização como transporte se dá por força de haver no contrato de afretamento uma cláusula que incorpora ao contrato de afretamento as Regras de Haia ou correlatas, fazendo com o fretador esteja sujeito às mesmas exigências do transportador. Assim, conclui-se que a responsabilidade civil do transportador em face de danos ou falta da carga transportada é natureza contratual.

Por outro lado, quando fala-se da responsabilidade civil do transportador marítimo em face de colisões e abalroamentos, é importante ressaltar que as consequências da colisão e abalroamento alcançam não apenas danos à propriedade de terceiros, mas eventualmente se desdobram em diversos outros danos tais como falta ou danos a carga, poluição, interdição do tráfego marítimo e danos a vidas humanas.

Assim, a responsabilidade civil do transportador marítimo, no que tange à colisões e abalroamentos, tem natureza aquiliana ou extracontratual, mas se faz necessário mencionar que o transportador tem exclusão de responsabilidade em face de danos a carga nele transportada em diversas situações, inclusive em face de colisão e abalroamento.

Por fim, especialmente no Brasil, a indústria do transporte marítimo vem crescendo a passos largos. Mas, conclui-se através de dados expressos aqui neste trabalho, que o Brasil não ratificou as principais Convenções Internacionais que incluem em suas redações causas excludentes de responsabilidade (Regras de Haia e Haia-Visby).

Um Conhecimento de Embarque emitido no Brasil estará sempre sujeito à legislação brasileira, pois não aceita-se o princípio da autonomia da vontade que concede às partes contratantes escolher quais conjuntos de regras será aplicado no contrato celebrado. Infere-se daí que, qualquer Conhecimento de Embarque emitido no Brasil, submetido às Convenções Internacionais que não sejam ratificadas pelo Brasil, invalidará o mesmo.

Portanto, os conflitos oriundos de contratos de transporte marítimo internacional acordado pelos importadores ou exportadores brasileiros junto aos armadores estrangeiros, poderão ser solucionados pela legislação brasileira aplicando-se de forma geral o Código Civil Brasileiro, o Código Comercial Brasileiro, o Decreto nº 10.773 de 19/02/1993, o Decreto nº 80.068 de 02/08/1977 e em alguns casos de desequilíbrio contratual entre o consumidor e o fornecedor da mercadoria, incidirá o Código de Defesa do Consumidor (Lei 8.078/90).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AGUIAR DIAS, José de. **Da responsabilidade Civil**. 11. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2006.
- ALONSO, Paulo Sérgio Gomes. **Pressupostos da responsabilidade civil objetiva**. São Paulo: Saraiva, 2000.
- ANGHER, Anne Joyce. **Vade Mecum Acadêmico de Direito Rideel**. 16 ed. São Paulo: Rideel, 2013.
- AZEVEDO, Álvaro Villaça. **Teoria Geral das Obrigações**. 6ª ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1997.
- AZEVEDO MATOS. **Princípios de direito marítimo**. Lisboa: Edições Ática, 1958.
- BARREIRO, Bruna Tosta. **Da lei de talião a responsabilidade civil objetiva**.
- BRANDÃO, E. H. Serra. **Direito internacional marítimo**. Lisboa: Livraria Clássica Editora, 1963.
- CAMINHA, Herick Marques. **Dicionário marítimo brasileiro**. Rio de Janeiro: Clube Naval, 1996.
- CAVALIERI FILHO, Sérgio. **Programa de responsabilidade civil**. 7ª ed. São Paulo: Atlas, 2007.
- CHAVES, Antônio. **Responsabilidade civil**. São Paulo: Edusp, 1972.
- CHERQUES, Sérgio. **Dicionário do mar**. São Paulo: Globo, 1999.
- DINIZ, Maria Helena. **Código Civil Anotado**. São Paulo: Saraiva, 2003.
- DOS ANJOS, J. Haroldo; CAMINHA GOMES, Carlos Rubens. **Curso de Direito Marítimo**. Rio de Janeiro: Renovar, 1992.

ESTUDOS DO MAR, Fundação de. **Responsabilidade do transportador perante a carga.** N. cham: 346.02 F981r 1998 Ex 1.

FERNANDES, Paulo Campos; SÁ LEITÃO, Walter de. **Responsabilidades no Transporte Marítimo.** São Paulo: Aduaneiras, 2009.

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

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

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

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

MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo Volume I - Teoria Geral.** 4. ed. Barueri-SP: Manole, 2013.

MENDONÇA, Fernando. **Direito dos transportes.** 2.ed. São Paulo: Saraiva, 1990.

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

PINHEIRO RODRIGUES, Francisco César; AGOSTINHO, Ivan Francisco Pereira. **Jurisprudência do transporte aéreo, marítimo e terrestre.** São Paulo: Revista dos Tribunais, 1988.

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

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

STOCO, Rui. **Tratado de responsabilidade civil: doutrina e jurisprudência.** 7 ed. São Paulo:

Revista dos Tribunais, 2007.