

FACULDADES INTEGRADAS DE BAURU
BACHAREL EM DIREITO

Bianca Nazario dos Santos

**O CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO SOB O PRISMA DAS
CONVENÇÕES INTERNACIONAIS: A IMPORTÂNCIA DA REGULAMENTAÇÃO
E HOMOGENEIDADE DA MATÉRIA PARA SEGURANÇA JURÍDICA NAS
TRANSAÇÕES COMERCIAIS.**

Bauru
2024

Bianca Nazario dos Santos

**O CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO SOB O PRISMA DAS
CONVENÇÕES INTERNACIONAIS: A IMPORTÂNCIA DA REGULAMENTAÇÃO
E HOMOGENEIDADE DA MATÉRIA PARA SEGURANÇA JURÍDICA NAS
TRANSAÇÕES COMERCIAIS.**

**Monografia apresentada às
Faculdades Integradas de Bauru para
obtenção do título de Bacharel em
Direito, sob a orientação da
Professora Dra. Marli Monteiro.**

**Bauru
2024**

Nazario, Bianca dos Santos.

o contrato de transporte marítimo sob o prisma das convenções internacionais: a importância da regulamentação e homogeneidade da matéria para segurança jurídica nas transações comerciais. Bianca Nazario dos Santos. Bauru, FIB, 2024.

45f.

Monografia, Bacharel em Direito. Faculdades Integradas de Bauru - Bauru

Orientador: Prof.^a Dra. Marli Monteiro.

1. Direito Marítimo. 2. Contrato de Transporte Marítimo. 3. Convenções Internacionais. I. Título II. Faculdades Integradas de Bauru.

CDD 340

Bianca Nazario dos Santos

**O CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO SOB O PRISMA DAS
CONVENÇÕES INTERNACIONAIS: A IMPORTÂNCIA DA REGULAMENTAÇÃO
E HOMOGENEIDADE DA MATÉRIA PARA SEGURANÇA JURÍDICA NAS
TRANSAÇÕES COMERCIAIS.**

**Monografia apresentada às
Faculdades Integradas de Bauru para
obtenção do título de Bacharel em
Direito.**

Bauru, 11 de novembro de 2024.

Banca Examinadora:

Presidente/ Orientador: Prof.^a Dra. Marli Monteiro

Professor 1: Prof.^a Me. Rossana Teresa Curioni Mergulhão

Professor 2: Prof.^a Me. Marcia Regina Negrisoni Fernandez Polettini

**Bauru
2024**

Dedico este trabalho aos meus pais, Pedro e Naiza, que, com trabalho árduo e dedicação, priorizaram minha educação e impulsionaram meus sonhos.

Aos meus irmãos, Beatriz e Lucas, pelo apoio constante em cada etapa da minha trajetória acadêmica.

E à minha orientadora, Prof.^a Dra. Marli Monteiro, cuja paciência e expertise me guiaram com precisão e generosidade na construção deste trabalho.

AGRADECIMENTOS

Antes de tudo, agradeço a Deus pela minha vida, por escutar minhas súplicas silenciosas e por me conceder forças em todos os momentos.

Aos meus pais, Pedro e Naiza, meu amor e sincera gratidão por todos os esforços realizados para me oferecer uma educação de qualidade, por me ensinarem a importância da persistência e por me mostrarem que, com dedicação, nada é impossível. Vocês são a base sobre a qual me sustento, sempre acreditando em mim e me oferecendo apoio sem reservas.

Aos meus irmãos, Beatriz e Lucas, agradeço pela amizade, pelas risadas compartilhadas e pelas pequenas brigas ao longo do caminho. Vocês são meus melhores amigos, sempre me apoiando e motivando nos períodos mais desafiadores.

A minha orientadora, Professora Marli Monteiro, que aceitou me orientar na elaboração dessa monografia, e com sua sabedoria e paciência, foi fundamental para que eu conseguisse concluir este trabalho. Sou imensamente grata pela confiança, dedicação e atenção.

Aos meus amigos, por estarem ao meu lado, além de entenderem minha ausência enquanto eu me dedicava a esta pesquisa.

Às Faculdades Integradas de Bauru, que ofereceram um ambiente repleto de oportunidades para aprendizado e desenvolvimento, e ao corpo docente pelo empenho em formar não só profissionais, mas também cidadãos cientes e éticos.

Por fim, agradeço a todos que, de algum modo, contribuíram na execução deste trabalho.

“O mar não é um obstáculo; é um caminho.”

Amyr Klink

Nazario, Bianca dos Santos. **O contrato de transporte marítimo sob o prisma das convenções internacionais: a importância da regulamentação e homogeneidade da matéria para segurança jurídica nas transações comerciais.** 2024 44f. Monografia apresentada às Faculdades Integradas de Bauru, para obtenção do título de Bacharel em Direito. Bauru, 2024.

RESUMO

O transporte marítimo é vital para a civilização e para a economia mundial. Atualmente, diversas convenções internacionais estabelecem diretrizes para os contratos internacionais de transporte marítimo de mercadorias; entretanto, nenhuma possui aceitação universal. Isso gera, por consequência, insegurança jurídica nas transações comerciais, pois não há regulação precisa e uniforme que abarque a emissão e formalização do contrato, suas cláusulas e a solução de conflitos. Como resultado, os litígios decorrentes desses contratos são frequentemente submetidos ao regime do direito internacional privado e processual, o que pode gerar divergências interpretativas conforme o método de resolução adotado. Assim, a partir de pesquisa bibliográfica e documental de caráter exploratório e descritivo e do emprego do método qualitativo, este estudo pesquisou o contrato de transporte marítimo sob a perspectiva das convenções internacionais, com o objetivo de demonstrar a importância de uma regulamentação homogênea. Essa uniformização regulatória é essencial para assegurar a segurança jurídica nas transações comerciais e promover o desenvolvimento equitativo da indústria naval, fortalecendo as bases para o comércio global mais estável e justo.

Palavras-chave: Direito Marítimo. Contrato de Transporte Marítimo. Convenções Internacionais.

Nazario, Bianca dos Santos. **O contrato de transporte marítimo sob o prisma das convenções internacionais: a importância da regulamentação e homogeneidade da matéria para segurança jurídica nas transações comerciais.** 2024 44f. Monografia apresentada às Faculdades Integradas de Bauru, para obtenção do título de Bacharel em Direito. Bauru, 2024.

ABSTRACT

Maritime transport is vital for civilization and the world economy. Currently, several international conventions establish guidelines for international contracts for the transportation of goods by sea; however, none are universally accepted. This consequently creates legal uncertainty in commercial transactions, as there is no precise and uniform regulation covering the issuing and formalization of the contract, its clauses and the resolution of disputes. As a result, disputes arising from these contracts are often subject to the rules of international private and procedural law, which can lead to differences of interpretation depending on the method of resolution adopted. Thus, based on exploratory and descriptive bibliographical and documentary research and using the qualitative method, this study investigated maritime transport contracts from the perspective of international conventions, with the aim of demonstrating the importance of homogeneous regulation. This regulatory standardization is essential to ensure legal certainty in commercial transactions and promote the equitable development of the shipping industry, strengthening the foundations for more stable and fair global trade.

Keywords: Maritime Law. Contract of Carriage by Sea. International Conventions.

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	10
2	CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA	11
2.1	Do Comércio Marítimo	11
2.2	Do Direito Marítimo	13
3	NOÇÕES DE DIREITO MARÍTIMO	17
3.1	Direito Marítimo	17
3.1.1	Direito Marítimo Privado	19
3.1.1.1	Direito Marítimo Privado Internacional	19
3.1.1.2	Direito Marítimo Privado Interno ou Direito Comercial Marítimo	20
4	O CONTRATO INTERNACIONAL DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCADORIAS	21
4.1	Transporte Marítimo Internacional de Mercadorias	21
4.2	Contrato Internacional de Transporte Marítimo de Mercadorias	22
4.2.1	Conhecimento de Embarque ou <i>Bill of Lading</i> (BL)	25
5	AS CONVENÇÕES INTERNACIONAIS	29
5.1	Convenção de Bruxelas de 1924 – Regras de Haia	29
5.1.1	Protocolos de 1968 e 1979 – Regras de Haia-Visby	32
5.2	Convenção de Hamburgo de 1978	32
5.3	As Regras de Roterdã de 2008	35
6	CONSIDERAÇÕES FINAIS	39
	REFERÊNCIAS	

1 INTRODUÇÃO

O direito marítimo surgiu como resposta à necessidade de regulamentar o transporte marítimo de pessoas e mercadorias, setor essencial para o desenvolvimento econômico e social global. Historicamente, a navegação facilitou trocas comerciais e avanços civilizatórios, conectando culturas e fomentando o crescimento das economias. Hodiernamente, mais de 85% do comércio global ocorre por meio marítimo, reforçando o papel desse setor na economia mundial.

O contrato internacional de transporte marítimo é regido por convenções que, em geral, não possuem obrigatoriedade para Estados não signatários. Esse fato permite que jurisdições desses países decidam unilateralmente sobre a aplicabilidade dessas convenções em litígios, exacerbando a insegurança jurídica. Além disso, as grandes potências marítimas resistem à adoção de convenções equitativas para países em desenvolvimento, que, por sua vez, mantêm políticas protecionistas que restringem o progresso da indústria naval.

À vista disso, através de pesquisa bibliográfica e documental de caráter exploratório e descritivo, utilizando fontes documentais, como as convenções internacionais, além de obras de renomados doutrinadores que pesquisam o tema, empregando-se o método qualitativo para desenvolvimento do estudo, este trabalho examina o contrato de transporte marítimo à luz das convenções internacionais, com o objetivo de discutir a importância da regulamentação e uniformização para a segurança jurídica nas transações comerciais.

Em sua estrutura, a primeira seção contextualiza historicamente o comércio e o direito marítimo. A segunda seção explora as bases do direito marítimo, seus conceitos e princípios fundamentais. Em seguida, aborda-se o contrato internacional de transporte marítimo e os aspectos práticos dessa modalidade. Finalmente, as principais convenções internacionais — Convenção de Bruxelas (1924), Regras de Haia-Visby (1968), Convenção de Hamburgo (1978) e Regras de Roterdã (2008) — são discutidas, analisando o impacto da fragmentação regulatória sobre a segurança jurídica nas transações comerciais.

2 CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA

Ao longo da história da humanidade, a civilização e a navegação sempre estiveram interligadas, tendo em vista que o progresso da civilização está profundamente ligado à importante função desempenhada pela navegação. O transporte marítimo vem sendo um dos propulsores do desenvolvimento global há mais de 5 mil anos, desde as primeiras movimentações de cargas via mar (Stopford, 2009).

Na esfera jurídica, o direito marítimo se desenvolveu com o crescimento das atividades naval e comercial, o que levou à necessidade de estabelecer e implementar regras específicas para regulamentar tais relações (Gibertoni, 2014), tornando-se, assim, uma das áreas mais antigas e complexas do direito.

2.1 Do Comércio Marítimo

O comércio marítimo teve início há 3100 anos a.C. com o surgimento das primeiras civilizações nos vales do rio Nilo (Egito), dos rios Tigre e Eufrates (Mesopotâmia) e do rio Indus (Harappa) (Da Costa Fonseca, 2008), pois, mesmo possuindo conexões terrestres entre si, as áreas costeiras desses territórios ofereceram um ambiente propício para o desenvolvimento dessa atividade (Stopford, 2009), que fora um elemento crucial para garantir a sobrevivência das comunidades, sob a perspectiva geográfica (Octaviano Martins, 2013).

As interações entre os povos mesopotâmicos e hindus, que realizavam trocas de azeite e tâmaras por cobre e marfim, estabeleceram as primeiras rotas náuticas e consagraram os fenícios como os pioneiros do comércio marítimo. Nesse cenário, destacaram-se os feitos navais da Babilônia, que atingiu seu auge no século XVIII a.C., sob o governo de Hamurabi, o sexto monarca amorita (Stopford, 2009).

Até por volta de 1.100 a.C., o Império Egípcio controlou a navegação no Mediterrâneo Oriental. A partir desse período, a cidade de Tiro, no Líbano, emergiu como principal centro comercial marítimo da antiguidade, com rotas que se estendiam de Mênfis, no Egito, até a Babilônia, no Eufrates. No século X a.C., os fenícios passaram a dominar o comércio mediterrâneo, graças à construção naval e ao transporte de uma variedade de produtos. Essa atividade comercial expandiu

constantemente, levando os fenícios a ampliarem suas rotas à medida que os recursos locais se esgotavam (Stopford, 2009).

Em 1.000 a.C, com a descoberta da Espanha e o assentamento de Sades (Cádiz), a Península Ibérica se tornou uma relevante fornecedora de metal para as civilizações desenvolvidas situadas a leste do Mediterrâneo, o que consolidou a supremacia mercante de Tiro no oriente. Adicionalmente, surgiram rotas comerciais conectando o Mediterrâneo ao Golfo Pérsico e ao Mar Vermelho, fomentando o comércio marítimo entre o Ganges e o Golfo Pérsico (Stopford, 2009).

Durante os seis séculos seguintes, a navegação se intensificou no Mediterrâneo, com ênfase para as cidades de Cartago, ao norte da África, Siracusa, na Sicília, Corinto e Atenas, na Grécia, e Mênfis, no Egito. Nesse período, favorecidos pela vantajosa posição geográfica e pela economia primordialmente mercante, e devido à queda do Império Fenício, os gregos assumiram o protagonismo do transporte de mercadorias pelo mar (Stopford, 2009).

O declínio da civilização grega foi sinalizado pela eclosão da Guerra do Peloponeso, enquanto a derrota de Cartago nas Guerras Púnicas permitiu a ascensão do Império Romano, que passou a controlar todas as rotas comerciais terrestres e, sobretudo, marítimas do Mediterrâneo, abrangendo a Península Ibérica, o Oriente Médio e o norte da África (Machado, 2002). Durante a Pax Romana, o comércio expandiu; porém, o Oriente mantinha mais cidades e rotas do que o Ocidente. Com a queda de Roma no século III, resultado de fatores sociais e políticos diversos, a região oriental foi renomeada como Império Bizantino e, a partir de 700 d.C., Constantinopla assumiu a liderança no comércio marítimo (Da Costa Fonseca, 2008).

Dentro desse contexto, o Professor Ruy Machado compartilha o seguinte ensinamento:

A sucessão dos impérios revelou os conflitos como os motores da História não só da mesopotâmia, mas do Oriente Próximo. Logo a guerra foi o ato político primordial para anexar territórios, controlar rotas e passagens, capturar populações para o trabalho servil, assegurar as riquezas e suas fontes produtoras... Das cinzas do “mundo” romano, gestaram-se novas forças históricas, desencadeadoras da construção de uma nova civilização: a civilização do ocidente medieval (Machado, 2002, p. 119 e 122)

Nesse ínterim, a Idade Média teve início, e, impulsionada pela produção de tecidos e de lã, pelo comércio nas rotas entre o Mar Báltico e o Mar do Norte, e pela

expansão das cidades, a economia europeia começou a prosperar e dois polos econômicos passaram a coexistir, um no Mediterrâneo Oriental, e outro no Norte da Europa (Da Costa Fonseca, 2008). Entre os séculos X e XIII, o lançamento das Cruzadas pela Igreja Católica e a Revolução Agrícola possibilitaram o ressurgimento das cidades urbanas e, em virtude de fatores geográficos, sociais e políticos, as Veneza e Gênova tornaram-se referências mercantis. Além disso, tais circunstâncias desencadearam uma Revolução Comercial que moldou a essência negocial e autônoma das cidades medievais e destacou a figura do burguês. Contudo, os séculos XIV e XV foram assolados pela recessão econômica que, conseqüentemente, provocou o fim da Idade Média (Machado, 2002).

O período entre os séculos XV e XVIII, conhecido como Era Moderna, ficou caracterizado pelas grandes navegações lideradas por Portugal e Espanha, que expandiram as rotas marítimas para os continentes asiático e americano. Além dessas nações, países como Holanda, França e Inglaterra desempenharam papel fundamental na expansão marítima. E a Inglaterra impôs sua supremacia naval e comercial, assumindo a liderança nos oceanos (Da Costa Fonseca, 2008).

Em 1789, a Revolução Francesa marcou o início da contemporaneidade, na qual se deram e continuam a ocorrer os mais notáveis progressos da civilização, graças ao contínuo avanço nas esferas social, política, econômica e tecnológica. A independência das colônias e o crescimento dessas sociedades resultaram no enfraquecimento da hegemonia europeia e promoveram significativas transformações no comércio marítimo. Outrossim, a modernização da construção naval e das técnicas de navegação e revolucionaram completamente a indústria naval (Stopford, 2009).

Nos séculos XIX e XX, a ocorrência de guerras civis, regionais e mundiais que impactaram significativamente no comércio marítimo. Dessa forma, no cenário pós-guerra fez-se necessário a revitalização e relançamento da indústria marítima, que possibilitou o surgimento de novas potências nesse setor (Da Costa Fonseca, 2008).

2.2 Do Direito Marítimo

No princípio, os usos e costumes estabelecidos pelas civilizações navegantes guiavam as operações ligadas à navegação. Conforme o tempo avançava e a navegação e o comércio marítimo prosperavam, principalmente devido ao progresso

tecnológico que reduzia os perigos enfrentados pelos empreendedores, surgiu a demanda pela elaboração de regras específicas para regular tais atividades. Dessa forma, com o passar dos séculos, foram elaborados códigos e normas para atender a essa necessidade, marcando o surgimento do Direito Marítimo (Vianna, 2016).

Nesse sentido, Campos argumenta que:

O Direito, como ciência social, deve ser vivenciado e praticado com enfoque na realidade de cada época histórica e cultural, através de uma perspectiva multidisciplinar. Destarte, deve-se almejar um conhecimento jurídico conectado com as necessidades locais e, da mesma forma, com as tendências globais (Campos, 2017, p. 25).

Segundo Octaviano Martins (2013), os Códigos de Hamurabi, da antiga Babilônia, do século XXII a.C., e o de Manu, do povo hindu, do século XIII a.C., foram, indubitavelmente, as primeiras normas escritas sobre navegação marítima. O primeiro estabeleceu diretrizes relacionadas à construção de embarcações, locação de navios a vela e a remo, responsabilidades do locatário, colisões marítimas e compensações para os responsáveis pelos danos. Enquanto o segundo abarcava disposições acerca do câmbio marítimo. Cabe ressaltar, ainda, que, pesar de terem sido exímios navegadores e comerciantes, inexistem registros formais de regulamentação marítima dos fenícios, hebreus e gregos (Gibertoni, 2014).

No entanto, na Antiguidade, as principais normas eram as Leis de Rodes, que influenciaram significativamente as antigas civilizações do Mediterrâneo nos séculos VII a IX, sobretudo, aquelas envolvidas no comércio regional (Octaviano Martins, 2013). Consonantemente, Santos F^o, (1917 *apud* Gibertoni, 2014) expõe:

É conhecida a passagem narrada no Digesto (D. 14-2-29), em que Eudemon de Nicomédia, havendo naufragado, queixava-se ao Imperador Antonino de que fora saqueado pelos habitantes das ilhas Cíclades, ao que o Imperador respondeu que era o senhor do mundo, mas que o mar estava sujeito às leis de Rodes, de acordo com as quais deviam ser julgados os negócios concernentes ao comércio marítimo, a não ser que fossem contrários às leis romanas... a questão apresentada por Eudemon deveria ser decidida segundo a lei do lugar, isto é, segundo a lei de Rodes e não outra qualquer. Esta sentença do Imperador Antonino, na segunda metade do século II, que consta do Código de Justiniano, em seu Livro 14, capítulo II, traduz bem a importância que os romanos atribuíam às leis de Rodes. (2014, p. 07).

Ainda com relação as Leis de Rodes, Gibertoni evidencia.

Entre as muitas contribuições das Leis de Rodes para o direito marítimo sobressai a *Lex Rhodia de Jactu*, especialmente relevante na regulação da avaria grossa. Ela dispunha que no caso de ser necessário alijar carga de um navio, para aliviar e evitar um perigo iminente, o prejuízo seria ressarcido pela contribuição de todos os beneficiários. A regra do

alojamento e os princípios que regulam o tratamento da avaria grossa ainda hoje se mantêm (2014, p. 03/04).

A partir do século X, findo a vigência das Leis de Rodes o Império Bizantino lançou os Basílicos, enquanto na França e na Espanha surgiram as normatizações marítimas mais importantes da Idade Média, as Regras de Oléron (*Rolos de Oléron* ou *Julgamento de Oléron*) e o Consulado do Mar (*Consolato Del Mar* ou *Consulatus Maris*), respectivamente. Os Rolos de Oléron foram compilados durante os séculos XI e XII, trazendo consigo leis antigas e sentenças pronunciadas no Tribunal de Oléron, ficando conhecido como o primeiro código marítimo e servindo de inspiração para outras regulamentações náuticas. As regras contidas nesses rolos foram difundidas para a Inglaterra, os países baixos, o Mar Báltico e o Mediterrâneo e, posteriormente, foram reproduzidas em várias partes do mundo. Já o Livro do Consulado do Mar, aplicado em toda região mediterrânea no século XV, compilava as leis e práticas navais vigentes no Mediterrâneo, a ponto de ser reconhecido como "*universalis consuetudo*" (costumes universais) por abranger temáticas sobre construção, compra e venda de embarcações; vínculos entre armadores, capitães e tripulação; licitações; contratos de transporte, armazenamento, avarias e, também, os procedimentos judiciais (Gibertoni, 2014).

Além dessas, outras normas que vigeram no período medieval, conforme apresenta Octaviano Martins:

Na Idade Média [...] surgiram muitos conjuntos de regras atinentes ao direito marítimo em diversas regiões, como o *Capitulare Navium*, de Veneza (1205); o *Constitutum Usus*, em Pisa (1160), e a Tábua de Amalfi (*Távola Amalfitana*, 1274), no século X, na mesma região [...] as Leis de Wisby, também no século XIV, vigorando no Mar Báltico, além dos Costumes de Amsterdã, as Leis de Antuérpia, *Guidon de la mer* (século XV ou XVI), o *Ius Hanseaticum*, entre muitos outros ordenamentos (2013, p. 23-24).

Dentro desse cenário, é relevante mencionar o *Guidon de La Mer* (Guia do Mar), que abordava questões relacionadas a seguros marítimos e representava a interligação entre o direito mediterrâneo e o direito nórdico (Gibertoni, 2024).

A promulgação da Ordenação de Colbert e da *Ordonnance Touchant la Marine* – Ordenação de 1681 –, na França, em 1681, inauguram a era moderna do direito marítimo. A Ordenação de 1681 dividia-se em cinco livros que versavam sobre direito marítimo privado, público, administrativo e internacional, com o objetivo de uniformizar e nacionalizar o direito marítimo. Ainda nesse período, foram publicadas as Ordenações de Bilbao, na Espanha (1727); a Ordenança Sueca, na

Suíça; e o *Codice Ferdinando* (1781) e o *Codice per La Veneta Mercantile Marina* (1786), na Itália (Octaviano Martins, 2013).

Já no século XIX, ainda no Direito Francês, editou-se, em 1807, o Código Comercial Francês, intitulado como Código de Napoleão ou Napoleônico, tornando-se referência para a legislação de outros Estados, inclusive o Brasil (Gibertoni, 2014). A Alemanha instaura, em 1861, o *Allgemeine Deutsche Handelsgesetzbuch* (Código Alemão), substituído em 1897. Nos países que adotam o sistema da *Common Law* – nos quais o direito é organizado através da jurisprudência – observa-se a evolução regulamentária, na Inglaterra, por exemplo, destacam-se o *Merchant Shipping Act* de 1884 (modificado pela última vez em 1919), o *National Insurance Act* de 1911; e nos EUA, o *Harter Act* em 1893, o *Bill of Lading Act* em 1905 – que trata especificamente dos contratos de transporte marítimo e foi alterado por lei em 1936 –, e o *Johnson White Act* em 1950 (Arroyo Martines, 2001 *apud* Octaviano Martins, 2013).

No Brasil, o direito marítimo é governado pelo Código Comercial promulgado em 25 de junho de 1850, fortemente influenciado pelo Código de Napoleão. E, desde então, diversas outras leis surgiram para regular o direito marítimo e a navegação.

Nesse sentido, Vianna compartimenta a elaboração da legislação marítima em três categorias principais:

- i) Países que seguiram as bases das Ordenanças Francesas e do Código Comercial Francês (Espanha, Portugal, Itália, Brasil, Argentina, México etc.);
- ii) Países que seguiram as bases do Código Alemão de 1897 (Suécia, Dinamarca, Noruega etc.); e
- iii) Países que seguiram as bases anglo-saxônicas, onde o Direito Marítimo não é codificado (Inglaterra — *Merchant Shipping Act* e Estados Unidos — *Harter Act*) (2016, p. 04).

Além disso, explica que no decorrer da primeira metade do século XX, com o aumento do comércio global e o contexto de conflitos armados, percebia-se que as leis marítimas de cada país não eram suficientes para evitar disputas, tornando-se indispensável a padronização das principais regras entre os países mercantis. Dessa forma, a fim de homogeneizar e compatibilizar o direito marítimo, criou-se organismos internacionais, que buscam alcançar esse objetivo através da elaboração de convenções internacionais que são adotadas por uma variedade de países (Vianna, 2016)

3 NOÇÕES DE DIREITO MARÍTIMO

O direito marítimo, como ramo jurídico, desempenha um papel fundamental na regulamentação das atividades comerciais e das interações humanas no vasto ambiente marítimo. Este capítulo explora as diferentes vertentes que compõem o direito marítimo contemporâneo, traçando um panorama das correntes doutrinárias que o moldam. Desde sua origem, intimamente ligada às práticas comerciais no mar, até suas diversas classificações – que incluem tanto aspectos públicos quanto privados –, o direito marítimo se revela uma área de estudo complexa e multidisciplinar.

3.1 Direito Marítimo

Hodiernamente, a conceituação e classificação do direito marítimo se divide em duas correntes doutrinárias: a contemporânea ou moderna, e a tradicional. No entanto, ambas compartilham a premissa de que à origem do direito marítimo está intrinsicamente ligada às atividades comerciais realizadas no mar, impulsionadas pelo tráfego – “que contempla a navegação sob a égide do trânsito dos navios ou embarcações, o deslocamento de um navio de um ponto a outro” –, e tráfico marítimo – “que consigna o conjunto heterogêneo das atividades da *indústria shipping*¹ no comércio marítimo internacional, na Marinha Mercante” –, sendo que o segundo é exercido através do primeiro (Octaviano Martins, 2013).

No âmbito do direito internacional público, as regras que regem o tráfego marítimo, os direitos de soberania e a jurisdição sobre as zonas marítimas são estabelecidas pelo direito do mar. Este ramo jurídico é de fundamental importância e tem como principal objetivo definir a natureza e a extensão do domínio marítimo, bem como regular a jurisdição nacional em conflitos relacionados ao direito marítimo. Todavia, deve-se seguir o princípio que proíbe a atribuição de competência territorial aos Estados em alto-mar para aplicação do direito nas nos espaços marítimos (Octaviano Martins, 2013).

No que concerne ao tráfico marítimo, a Professora Eliane Octaviano Martins explica que para as teorias clássicas, o tráfico marítimo contempla, tão somente, as

¹ Indústria naval (tradução nossa).

operações e transações do comércio marítimo que utilizam navios como meio de transporte; enquanto que para teoria modernista:

[...] o setor shipping é integrado pelo *freight market*, relacionado ao transporte e armação de navios e plataformas, o *sale and purchase*, o *new-building*, o *ship repair services* e o *demolition and recycle ship market* - atividades referentes ao mercado de construção naval e comercialização -, pela *petroleum industry* e as atividades de exploração, exploração e transporte de *oil & gas* e pelo mercado de turismo, composto essencialmente pelas atividades dos cruzeiros marítimos (*tourism industry*) (2013, p. 04).

Ademais, o direito marítimo apresenta dois aspectos fundamentais: o econômico e o político. O primeiro representa a natureza empreendedora do direito marítimo e as regulamentações relacionadas ao tráfico marítimo na indústria naval; o segundo refere-se ao tráfego marítimo e à atuação legislativa dos Estados nas normas de navegação, jurisdição, soberania e segurança da navegação, bem como nas políticas de desenvolvimento e suporte à Marinha Mercante (Octaviano Martins, 2013).

Para Campos (2017), esse é o fator que levou a doutrina clássica a dividir o direito marítimo em duas categorias diferentes, uma de caráter público – relacionada a normatização do tráfego marítimo e da segurança das embarcações e das pessoas –, e outra de natureza privada – relativa à indústria e ao comércio naval. Nesse viés, ao regular o tráfego e o tráfico marítimo, o Direito Marítimo opera em um campo que abrange tanto normas públicas quanto privadas e, devido sua amplitude, possui natureza jurídica mista, estando sujeito à influência do direito público e do privado, sendo considerado, assim, uma área multidisciplinar.

Em contrapartida, seguindo a tese sustentada pela *Scuola del Diritto della Navigazione*, Gibertoni (2014) argumenta que a autonomia do direito marítimo está estreitamente relacionada à sua ampla abrangência, uma vez que estabelece, detalhadamente, as normas para o transporte de bens ou indivíduos por mar em todos os seus aspectos específicos, abrangendo, especialmente, as regulamentações comerciais aplicadas às vias navegáveis. Nas palavras de Campos (2017), o Direito Marítimo ultrapassa a análise jurídica das operações de transporte marítimo, visto que compreende as interações entre as pessoas e os bens envolvidos, podendo mencionar como exemplos as relações trabalhistas vinculadas as embarcações, e a responsabilidade dos armadores. Assim, essa perspectiva afasta a divisão tradicional do direito marítimo e rejeita as teorias de unificação do

direito da navegação, promovendo uma revisão nas fontes regulatórias e na normatização internacional do direito marítimo, consolidando, dessa forma, sua autonomia, singularidade e internacionalidade (Octaviano Martins, 2013).

Portanto, o direito marítimo contemporâneo é um ramo autônomo do direito, formado pelo conjunto de normas que regem os negócios jurídicos relativos ao comércio marítimo e à navegação, e todas as interações decorrentes da utilização e exploração dos oceanos e águas interiores, seja em suas superfícies ou profundezas (Campos, 2017).

No âmbito operacional, o direito marítimo atua por meio de normas comerciais de caráter nacional (legislação interna), de regras internacionais objetivas (usos e costumes), bem como de tratados que regulamentam o comércio internacional (Octaviano Martins, 2013).

3.1.1 Direito Marítimo Privado

De acordo com Campos (2017, p. 36), “O direito privado marítimo regulamenta as normas que estabelecem as relações particulares que nascera do tráfico marítimo”, subdividindo-se em direito marítimo privado internacional e direito marítimo privado interno, como se vê em autores nacionais e internacionais.

As normas do tráfico internacional estão disciplinadas pelo direito internacional privado marítimo e, internamente, pelo direito empresarial (comercial) marítimo. Lato sensu, objetivam regulamentar a atividade empresarial da navegação marítima e os contratos marítimos e instituições que a eles se prendem, e solucionar conflitos atinentes à jurisdição e à aplicação de leis de Estados distintos (Octaviano Martins, 2013, p. 17).

Reguladas pelo direito comparado, as normas que estabelecem diretrizes para a mercancia, por não preverem soluções para conflitos oriundos dessas relações, deixaram lacunas que devem ser preenchidas por convenção internacional, como será demonstrado.

3.1.1.1 Direito Marítimo Privado Internacional

Segundo Octaviano Martins (2013), “o direito marítimo privado internacional contém normas atinentes ao comércio marítimo internacional e as relações jusprivatistas decorrentes dos contratos marítimos de transporte, fretamento, seguro, rebocagem, assistência, praticagem, construção, compra e venda de navios”.

É importante salientar que as convenções acerca do transporte marítimo internacional, como a Convenção de Bruxelas (1924), as Regras de Haia-Visby (1968), a Convenção de Hamburgo (1978), as Regras de Roterdã (2008), que serão tratadas em item próprio, entre outras, integram o direito marítimo privado internacional.

3.1.1.2 Direito Marítimo Privado Interno ou Direito Comercial Marítimo

A doutrina majoritária entende o Direito Marítimo Privado Interno como equivalente ao Direito Comercial Marítimo, ou o contrário, sem estabelecer diferenças entre essas classificações.

Dessa forma, para Campos (2017, p. 30), “as normas de direito comercial marítimo ou de direito marítimo privado que são as que regem a armação e expedição de navios e as relações decorrentes dos atos inerentes a navegação”.

E em igual sentido conceitua Octaviano Martins:

O direito privado interno abrange o conjunto de normas do direito empresarial marítimo (direito comercial marítimo) que regulamenta as relações jurídicas decorrentes da exploração mercantil da navegação, compreendendo armação e expedição dos navios, seguros, fretamentos, riscos e quaisquer contratos relativos ao comércio marítimo. [...] Destaca-se ainda o direito do trabalho marítimo, que regulamenta as relações entre as empresas de navegação e os tripulantes marítimos, essencialmente no que tange ao pessoal de bordo (2013, p. 21).

4 O CONTRATO INTERNACIONAL DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCADORIAS

O transporte marítimo de mercadorias desempenha um papel vital na dinâmica do comércio global, conectando países e facilitando a troca de bens. Nesta seção, demonstra-se as particularidades do contrato de transporte marítimo internacional, analisando suas definições, traços distintivos e a relevância do conhecimento de embarque, conhecido como *Bill of Lading* (BL), que se destaca como um dos principais instrumentos desse setor.

4.1 Transporte Marítimo Internacional de Mercadorias

A obra Dicionário do Mar (Cherques, 1999, p. 508-509), define transporte, entre outras alternativas, como “o ato ou operação de transportar, o mesmo que transportação ou transportamento”, isto é, a ação de levar coisa ou pessoa de um lugar a outro. Já o transporte aquaviário é caracterizado por ser “feito por vias marítimas ou fluviais”, enquanto o transporte marítimo refere-se especificamente àquele que “se realiza através dos mares”.

Importa observar que o transporte marítimo é uma espécie do transporte aquaviário (Castro Júnior, 2007). Este último, por sua vez, se divide em dois tipos: a cabotagem, que se refere à “navegação nacional, e significa o transporte de cargas entre portos marítimos nacionais e portos interiores do país localizados em rios” (Cremonese, 2012, p. 46) e de longo curso, que abrange a “navegação internacional, ou seja, entre portos sediados em países diferentes” (Octaviano Martins, 2013, p.14).

Destarte, o transporte marítimo internacional de mercadorias realiza-se através de navegação de longo curso e consiste na trasladação de cargas do país exportador para o país importador por via marítima, podendo integrar o transporte intermodal ou multimodal, que envolvem a combinação de diferentes formas de transporte (Octaviano Martins, 2013). Esse modo de operação se divide em: navegação regular (*liner*), que utiliza embarcações com rotas e escalas definidas, voltada para carga geral (a granel ou containerizadas), e navegação não regular (*tramp*), que atende pedidos específicos em um mercado flexível, operando sem rotas fixas (Gibertoni, 2014).

4.2 Contrato Internacional de Transporte Marítimo de Mercadorias

O contrato de transporte, em sua definição ampla, refere-se ao acordo em que uma pessoa, seja física ou jurídica, se compromete a transportar, de um ponto a outro, outra pessoa ou objeto, mediante o pagamento de um valor previamente estipulado (Lamy, 2007).

No âmbito do direito internacional privado, contrato internacional é entendido como aquele que as partes ou o objeto estão subordinados a diferentes sistemas jurídicos, sendo imprescindível indicar o foro ou norma competente para dirimir possíveis conflitos dele decorrentes (Araujo, 2009 e Baptista, 2011).

Integrando esses conceitos e considerando as especificidades do transporte marítimo internacional, segundo Otero e Octaviano Martins.

Entende-se por contrato de transporte marítimo internacional de mercadorias, negociação comercial, pela qual um empresário transportador (carrier) se obriga, mediante remuneração (frete), a transportar por via marítima uma certa quantidade de mercadoria que lhe foram entregues pelo embarcador (shipper) de um porto para outro e a entregá-las a um destinatário (2010, p. 6694).

Importa explicitar que o contrato internacional de transporte instrumentaliza o traslado de cargas na navegação *liner* (Gibertoni, 2014) e é precedido por contratos de compra e venda dessas mercadorias, os quais podem ser firmados com o transportador tanto pelo comprador como pelo vendedor (Castro Júnior e Brizzi, 2011).

No que concerne a natureza jurídica, o contrato de transporte marítimo internacional é consensual, aperfeiçoando-se através do mero acordo de vontade das partes; bilateral, uma vez que estabelece obrigações para ambas as partes; comutativo, visto que as obrigações assumidas são certas; oneroso, em razão da obrigação de fazer atribuída ao transportador mediante o pagamento do serviço pelo embarcador (Cremoneze, 2012 e Lemy, 2007); e não solene, pois não há prescrição legal para sua formalização (Venosa, 2003 *apud* Octaviano Martins, 2015).

No entanto, há diferentes interpretações entre os estudiosos sobre a questão da formalidade, visto que alguns doutrinadores o caracterizam como formal, ou seja, requerem contrato escrito, enquanto outros o veem como não formal. Não obstante, é amplamente reconhecido que o contrato internacional de transporte marítimo se manifesta através do *Bill of Lading* (BL).

No âmbito relativo ao enquadramento contratual, apesar das discussões na doutrina, consignou-se como contrato *sui generis*, ou seja, autônomo, devido às suas peculiaridades próprias, ainda que possua elementos semelhantes a outros contratos, como o de depósito e, especialmente, o de prestação de serviços (Lemy, 2007 e Octaviano Martins, 2015).

Sob a perspectiva negocial, trata-se contrato de adesão, uma vez que suas cláusulas são preestabelecidas pelo transportador, o que impossibilita a plena discussão do contrato, cabendo ao embarcador aderi-lo ou não (Castro Júnior e Brizzi, 2011 e Cremoneze, 2012).

Nesse viés, nos contratos internacionais, prevalece o princípio da autonomia da vontade das partes, essencial ao comércio internacional. Esse princípio confere aos contratantes a liberdade de, por consenso, definir o conteúdo do contrato, estipular os usos e práticas a serem seguidos, estabelecer garantias, além de determinar a legislação aplicável e o método para resolução de litígios (Octaviano Martins, 2015).

Entretanto, o caráter adesivo do contrato internacional de transporte via mar, aliado a ausência de uma regulamentação uniforme que os discipline de forma universal, e à inexistência de um tribunal mercante internacional capaz de examinar e decidir disputas baseando-se na equidade e na justiça contratual, o princípio da autonomia da vontade resta-se prejudicado. Isso ocorre porque, salvo quando se estipulada a resolução de litígios em tribunal arbitral – que, em geral, aplica as cláusulas pactuadas entre as partes –, os conflitos serão submetidos a uma multiplicidade de regimes jurídicos em tribunal estatal e analisados sob a ótica do direito internacional privado e do direito processual civil internacional (Octaviano Martins, 2015). Assim, leciona a ilustre doutrinadora:

No contencioso estatal, preliminarmente se observa a regulamentação material existente no âmbito dos contratos de transporte marítimo representada pelas convenções internacionais reguladoras deles, tanto no âmbito de aplicação espacial como material e respectiva adoção deste quadro pelo Estado do tribunal competente para julgar o litígio. Neste contexto, a aplicação de uma convenção internacional ou de determinada legislação estatal dependerá, em tese, da aceitação do princípio da autonomia da vontade pelo tribunal no qual a ação for impetrada e das respectivas regras de conflito decorrentes do sistema de DIPr. Subsequentemente, e somente após a comprovação efetiva de que determinado contrato de transporte não se encontra englobado no âmbito de aplicação das convenções de natureza material, decorre a possível normativa conflitual (2015, p. 455).

Portanto, na perspectiva da resolução de litígios na esfera judicial, as causas sujeitam-se à jurisdição do Estado em que forem propostas. Caso esse Estado seja signatário de Convenção Internacional relativa ao Contrato de Transporte Marítimo, poderá aplicá-la ao caso concreto, desde que tal possibilidade esteja prevista no direito internacional privado desse país. Todavia, se o Estado não for signatário de Convenção Internacional, haverá conflito normativo, e a demanda será analisada com base na legislação local e, subsidiariamente, na lei estrangeira, sendo esta última restrita pela soberania normativa estatal.

Essa pluralidade normativa acarreta confusão e insegurança jurídica no setor naval, propiciando oportunidades para práticas como o *dépeçage*² e o *forum shopping*³ – que visam a mitigação da responsabilidade civil de uma das partes contratantes – e, elevando os custos operacionais em situações de casos fortuito, força maior ou culpa exclusiva de terceiros (Castro Júnior, 2011 e Octaviano Martins, 2015).

Dessarte, diante desse cenário, busca-se constantemente a sistematização dos contratos internacionais de transporte marítimo. No entanto, a variedade contratual e documental, somada às divergências entre os estilos textuais e legislativos das convenções internacionais existentes, aplicadas sob diferentes sistemas jurídicos, obstam a homogeneidade regulatória do transporte marítimo internacional de mercadorias e do respectivo contrato (Castro Júnior, 2011 e Octaviano Martins, 2015).

Ante o exposto, deve-se esclarecer que, no direito marítimo contemporâneo, o contrato de afretamento, definido como aquele em que o fretador concede ao afretador os direitos de fruir e usar uma embarcação específica (Vianna, 2016), não se confunde com o contrato de transporte marítimo. Isso se dá porque, dentre outras especificidades, o contrato de afretamento abrange, em primeiro lugar, a locação de um navio e, em segundo plano, a prestação de serviços (Campos, 2017).

² “No contexto da teoria do *dépeçage*, contraria-se a tendência clássica de regência do contrato apenas por um sistema jurídico e se admite o fracionamento do contrato internacional consubstanciado na submissão de aspectos do contrato a dois ou mais sistemas jurídicos.” (Octaviano Martins, 2013, p. 154).

³ “A fenomenologia do *forum shopping* é evidenciada nas circunstâncias do autor da demanda poder escolher, entre vários foros competentes em países diferentes, o foro que lhe parece mais conveniente ou favorável.” (Octaviano Martins, 2013, p. 390).

Além disso, o contrato de afretamento se diferencia do contrato de transporte marítimo ao operacionalizar a navegação *tramp*, utilizando como instrumento contratual a *charter party*⁴ – cujo objeto é a exploração comercial e a utilização de uma embarcação específica por um período determinado –, a qual não se enquadra como contrato de adesão, pois permite às partes a livre negociação, predominando a liberdade contratual e a autonomia da vontade (Octaviano, Martins, 2015).

Assim, exprime-se que o contrato de afretamento diz respeito ao navio, enquanto o contrato de transporte marítimo está relacionado à mercadoria que é transportada.

4.2.1 Conhecimento de Embarque ou *Bill of Lading* (BL)

Conhecimento de Embarque, ou *Bill of Lading* (BL), conforme evidenciado anteriormente, é o instrumento que formaliza o contrato de transporte marítimo, comprovando a relação jurídica entre o embarcador, o transportador (emitente) e o destinatário da carga (Cremonese, 2012).

Embora essa acepção esteja consolidada, a doutrina diverge quanto à natureza jurídica do conhecimento marítimo. As correntes doutrinárias opõem-se entre classificar o conhecimento como título de crédito, como mera prova do contrato de transporte marítimo, ou ainda como ambas categorias (Octaviano Martins, 2015). Nesse contexto, cabe observar que várias são as serventias do conhecimento de transporte, como elenca Gibertoni em sua obra:

Um conhecimento tem as seguintes funções:

- 1) é um recibo das mercadorias, isto é, faz prova que as mesmas foram embarcadas ou foram recebidas para embarque a bordo de determinado navio e a obrigação de entregá-las no lugar do destino;
- 2) prova a propriedade das mercadorias nele descritas e reputa-se, quando emitido "à ordem", título de crédito, negociável por meio de endosso, inclusive o pignoratício;
- 3) serve como evidência dos termos e condições do transporte acordados entre o armador e o embarcador;
- 4) obriga a pronta entrega das mercadorias mediante sua apresentação;
- 5) exime as mercadorias, nele descritas, de medidas como o arresto, sequestro, penhora ou qualquer embargo judicial por fato, dívida, falência ou outra causa estranha ao seu atual dono;
- 6) é suscetível dessas medidas judiciais por fatos relacionados ao seu atual dono;
- 7) constitui prova plena absoluta entre todas as partes na carga e frete entre elas e seguradores (2014, p. 278).

⁴ Carta-partida ou carta de fretamento (Octaviano Martins, 2015).

Denota-se que os juristas procuram esclarecer a natureza jurídica do *Bill of Lading*, identificando suas principais finalidades, considerando ainda a relevância e as especificidades do comércio marítimo. Diante dessa premissa, a ilustre doutrinadora afirma.

O B/L ou conhecimento de embarque, devido ao desenvolvimento da indústria do transporte, de simples recibo passou a ter as funções de instrumento representativo do contrato de transporte, recibo de entrega de mercadorias e título de crédito. Essas são as três funções principais do conhecimento de embarque (Gibertoni, 2014, p. 279).

Dessa forma, pode-se considerar que o conhecimento marítimo apresenta tripla natureza jurídica. Com efeito, respectivamente, é evidência do contrato de transporte marítimo, forma recibo de entrega da carga ao transportador ou abordo do navio e constitui título de crédito perante terceiros. Conforme Octaviano Martins (2015), “tais finalidades encontram paralelas à dinâmica do transporte, coincidindo com os momentos de formalização e execução, cessão ou circulação do contrato”.

Quanto a sua espécie, o conhecimento marítimo é reputado como contrato de adesão, documento pelo qual o carregador concorda com as cláusulas previamente estabelecidas pelo transportador.

O *Bill of Lading* pode ser emitido de forma impressa ou eletrônica, uma vez que não existe sistematização sobre a matéria, devendo ser assinado pelo capitão ou pela agência marítima. A versão impressa é normalmente disponibilizada em seis cópias, das quais três são negociáveis e podem ser transferidas por meio de endosso, enquanto as outras três não são negociáveis. Já na forma eletrônica, trata-se de um arquivo digital criptografado que preserva as mesmas informações e características do documento convencional, visando atender à tendência de eliminar a necessidade de um documento físico, contribuindo assim para a sustentabilidade ao diminuir o consumo de papel. Contudo, sua aceitação está sujeita às regulamentações contratuais, aduaneiras e logísticas de cada Estado (Octaviano Martins, 2015).

Outrossim, embora a forma escrita seja exigida, não há uma normatização internacionalmente aceita que defina a formatação e o conteúdo das informações do conhecimento de embarque, resultando na ausência de padronização documental. Contudo, no âmbito internacional, geralmente os transportadores utilizam

instrumentos padrão do *Bill of Lading* produzidos por instituições especializadas (Octaviano Martins, 2015).

Assim, o conteúdo e as condições do conhecimento de embarque devem atender aos requisitos das legislações e convenções internacionais aplicáveis ao documento (Octaviano Martins, 2015). No entanto, considerando o caráter consuetudinário do direito marítimo e a demanda comercial, convencionou-se as cláusulas obrigatórias do *Bill of Lading*, como demonstra Cremonese (2012).

Todo conhecimento marítimo contém as seguintes informações: transportador, embarcador, destinatário da carga transportada, discriminação da carga confiada para transporte (qualidade, volume, modo de acondicionamento e peso), data de embarque, porto de origem e porto de destino, além do número da viagem e, no anverso, das cláusulas e condições impressas e previamente estipuladas pelo transportador, emissor do instrumento, acerca do transporte contratado.

Evidencia-se, assim, que os dados presentes no anverso do conhecimento de embarque dizem respeito à identificação das partes envolvidas no contrato de transporte, à mercadoria sendo transportada, à embarcação utilizada e à viagem realizada.

No verso encontram-se as cláusulas que regulamentam o transporte marítimo internacional de mercadorias. Entre elas, destacam-se a Cláusula *Paramount*, que estabelece a normatividade aplicável ao contrato, especificando o ordenamento jurídico predominante em eventuais disputas; a cláusula de eleição de foro, também conhecida como cláusula de jurisdição, que define a competência jurisdicional para a resolução de litígios; a cláusula de definição de viagem, que confere determinadas prerrogativas ao transportador no planejamento e execução da expedição marítima; e as cláusulas limitativas ou excludentes de responsabilidade visam delimitar ou eliminar a responsabilidade do transportador em circunstâncias específicas. Também figuram a cláusula de avaria grossa, que regulamenta as normas aplicáveis às perdas ou danos voluntários realizados em benefício da carga ou do navio; a cláusula *lien*, que assegura privilégios ao transportador ou embarcador; a cláusula de despesas de carga e descarga, que regula as obrigações e os custos associados ao processo logístico de movimentação da mercadoria; e a cláusula *on board* ou *shipped on board*, utilizada para mercadorias embarcadas como carga geral ou granel, especificando sua alocação no porão da embarcação e prevenindo o transporte no convés (Octaviano Martins, 2015).

Contudo, conforme demonstrado no tópico anterior, o Bill of Lading se configura como um contrato de adesão, cujas cláusulas são pré-estipuladas pelos transportadores, a maioria dos quais está situada ou associada a países desenvolvidos que controlam as grandes frotas navais e que são signatários de pelo menos uma convenção internacional de transporte marítimo. Por sua vez, os embarcadores, geralmente oriundos de países em desenvolvimento, se veem obrigados a aceitar essas cláusulas, muitas vezes em desacordo com suas políticas protecionistas, que se mostram incompatíveis tanto com o conteúdo do conhecimento de embarque quanto com os tratados internacionais (Castro Júnior, 2011).

Assim, evidencia-se a insegurança jurídica nas transações comerciais em decorrência da ausência de regulamentação homogênea, da limitação da autonomia da vontade das partes, da complexidade da sistemática jurídica para a resolução de conflitos, entre outros fatores.

5 AS CONVENÇÕES INTERNACIONAIS

Nesta seção serão discutidas as principais Convenções Internacionais que regulam o transporte marítimo de cargas, enfatizando a sua evolução em busca de uma harmonização nas normas e responsabilidades. Inicia-se com a Convenção de Bruxelas de 1924 (Regras de Haia), que estabeleceu as primeiras diretrizes padronizadas para as obrigações e responsabilidades do transportador. A seguir, são analisados os Protocolos de Visby de 1968 e Protocolo de DES de 1979, que reformularam as Regras de Haia, ajustando os limites de responsabilidade e os prazos para litígios. Também é abordada a Convenção de Hamburgo de 1978, que proporcionou novas proteções aos embarcadores, culminando nas Regras de Roterdã de 2008, que modernizaram o sistema de transporte marítimo ao incluir o transporte multimodal e documentos eletrônicos.

5.1 Convenção de Bruxelas de 1924 – Regras de Haia

A Convenção Internacional para a Unificação de Certas Regras em Matéria de Conhecimento de Embarque, conhecida como Convenção de Bruxelas de 1924 ou Regras de Haia de 1924, foi assinada em Bruxelas em 1924. Baseada nas Regras de Haia de 1921, que representaram a primeira iniciativa mundial de uniformizar as normas internacionais relacionadas às responsabilidades do transportador, essa convenção teve como objetivo dar um caráter obrigatório aos contratos de transporte marítimo, preservando assim a denominação da regulamentação original (Octaviano Martins, 2015).

As Regras de Haia, compostas por dezesseis (16) artigos, não visavam ser uma regulamentação completa e minuciosa sobre as normas do transporte marítimo de mercadorias. Em vez disso, concentraram-se nas questões mais significativas, tratando principalmente das responsabilidades do transportador (Da Silva, 2018).

O artigo primeiro da Convenção apresenta, respectivamente, as definições de transportador (*carrier*), contrato de transporte (*contract of carriage*), mercadorias (*goods*), navio (*ship*) e transporte de mercadorias (*carriage of goods*) (Regras de Haia, 1924).

O artigo segundo trata dos riscos assumidos pelo transportador no contrato de transporte marítimo, referentes ao carregamento, manuseio, estiva, transporte, custódia, cuidado e descarga das mercadorias, assegurando os direitos e imunidades previstos no documento (Regras de Haia, 1924).

Os parágrafos 1º, 2º e 3º do artigo terceiro delineiam as principais obrigações do transportador em relação ao navio e às mercadorias. Essas obrigações incluem garantir as condições de navegabilidade do navio, o manejo adequado da carga durante o embarque, transporte e desembarque, além de fornecer uma descrição precisa da carga no conhecimento de embarque, que serve como comprovante das condições em que a carga foi recebida, conforme o parágrafo quarto. Em consonância, o parágrafo oitavo, considera nulas e sem efeito as cláusulas que isentem as responsabilidades do transportador por perdas e danos resultantes de negligência (Regras de Haia, 1924).

Cabe salientar que tais disposições são imperativas, não admitindo cláusula de exoneração de responsabilidade. Contudo, como explica Esteves (1998 *apud* Octaviano Martins, 2015, p. 461), é permitido ao transportador “inserir uma reserva ou abster-se de indicar os elementos exigidos em dois casos: i) se não tiver meios razoáveis para verificar esses elementos; ou ii) se tiver razões válidas para suspeitar da inexatidão dos elementos fornecidos pelo embarcador”.

Por outro lado, os parágrafos 5º, 6º e 7º abordam a responsabilidade do embarcador em relação à precisão das informações fornecidas sobre a carga, estabelecendo o dever de indenizar o transportador por possíveis imprecisões. Também tratam das reclamações referentes a perdas ou danos, incluindo os prazos para apresentá-las, e da emissão do conhecimento de embarque, que pode ser realizada com a simples observação de "embarque" e suas condições (Regras de Haia, 1924).

O artigo quarto aborda as limitações e excludentes de responsabilidade do transportador. Os parágrafos 1º, 2º e 4º dispõem as exonerações de responsabilidade do transportador e do navio em relação à navegabilidade, exceto quando essa falha for resultado da negligência do transportador em assegurar que o navio esteja em condições adequadas, conforme o Art. 3º, § 1º. Além disso, incluem situações como ações da tripulação, incêndios (exceto por culpa do transportador),

perigos do mar, fenômenos naturais, guerra, greves, distúrbios civis e tentativas de salvamento, entre outros fatores (Regras de Haia, 1924).

À luz disso, o parágrafo 3º estabelece que o transportador só será responsabilizado por perdas e danos decorrentes de sua própria culpa, ou de seus representantes ou empregados. Nesse contexto, o parágrafo 6º diz respeito a carga perigosa, permitindo que o transportador a descarregue ou destrua, caso tenha sido transportada sem consentimento prévio, sem obrigação de compensar o embarcador. Ademais, o parágrafo 5º limita a indenização que o transportador deve pagar em caso de avaria (Regras de Haia, 1924).

O artigo quinto versa sobre a possibilidade de renúncia, parcial ou total, ou o aumento das obrigações e responsabilidades do transportador, desde que explicitamente indicado no *Bill of Lading*. Ainda, esclarece que a Convenção não se aplica às operações sob *charter party*, exceto quando a embarcação fretada emitir o conhecimento de embarque (Regras de Haia, 1924).

Os artigos sexto e sétimo discorrem sobre a liberdade das partes de negociarem livremente as cláusulas de responsabilidade sob a carga transportada e as exigências para isso. Enquanto a redação do artigo oitavo prevê a inalteração das obrigações e responsabilidades do embarcador em relação à limitação da responsabilidade dos proprietários de embarcações marítimas em outras normas vigentes (Regras de Haia, 1924).

Por fim, o artigo dez determina que “as provisões desta convenção deverão ser aplicadas a todos em embarques de conhecimento emitidos em qualquer um dos estados contratantes” (Regras de Haia, 1924).

Os demais dispositivos, dispõem sobre a conversão monetária, bem como processos de assinatura, ratificação, adesão, e prazos para a entrada em vigor (Artigos nono e onze a dezesseis das Regras de Haia, 1924).

Portanto, observa-se que “as regras não incluem danos decorrentes do atraso, protegem os transportadores demasiadamente e não atendem às necessidades do transporte aquaviário internacional, inclusive no que tange ao multimodalismo” (Castro Júnior, 2011, p. 99).

5.1.1 Protocolos de 1968 e 1979 – Regras de Haia-Visby

O Protocolo de Visby de 1968 e o Protocolo de Direitos Especiais de Saque (DES) de 1979 são modificações à Convenção de Bruxelas de 1924, que passou a ser conhecida como Regras de Haia-Visby. Esses Protocolos alteraram, em especial, os Artigos terceiro, quarto, quinto, nono e dez, além de terem incluído novos artigos.

O Protocolo de Visby (1968) implementou alterações importantes, incluindo a inclusão de uma cláusula que proíbe a aceitação de provas que contestem o conhecimento de embarque quando este for transferido a terceiros de boa-fé. Também foi instituído um prazo de um ano para a propositura de ações judiciais relacionadas a perdas ou danos, o qual pode ser prorrogado por meio de acordo entre as partes. Ademais, o protocolo possibilita que ações de indenização contra terceiros sejam iniciadas mesmo após o término desse prazo, contanto que sejam observados os prazos legais vigentes (Regras de Visby, 1968).

O Protocolo de Des (1979) introduziu alterações no que diz respeito à “unidade de conta utilizada para o cálculo do limite da indenização, previsto no artigo 4o. da Convenção de Bruxelas” (Da Silva, 2018, p. 27).

Ademais, os protocolos incluem disposições sobre responsabilidade por danos nucleares, resolução de conflitos por meio de arbitragem, interpretação conjunta da Convenção e dos Protocolos, âmbito e delimitação da aplicabilidade aos Estados que os ratificaram, e os procedimentos e efeitos da denúncia, assinatura e ratificação (Regras de Haia-Visby).

As reformulações visavam adaptá-las à realidade comercial da época, mantendo a proteção aos interesses dos transportadores.

5.2 Convenção de Hamburgo de 1978

A Convenção sobre Transporte de Mercadorias no Mar, também chamada de Regras de Hamburgo de 1978, foi elaborada pela Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD) e pela Comissão das Nações Unidas para o Direito do Comércio Internacional (UNCITRAL) com o objetivo de padronizar as normas relativas ao transporte marítimo, priorizando as demandas de

crescimento econômico, especialmente de nações em desenvolvimento (Castro Júnior,

A parte I entabula as bases do documento, definindo conceitos como transportador, transportador efetivo (*actual carrier*) – aquele que efetua o transporte em nome do transportador –, embarcador, consignatário (*consignee*) – “a pessoa habilitada a receber a mercadora” –, mercadorias – inclusive cargas vivas e os contêineres/paletes –, contratos de transporte (*contract of carriage by sea*), *bill of lading*, cartas (*writing*) – telegrama e outros. Essa seção também especifica sua aplicabilidade a contratos de transporte marítimo entre nações, considerando a localização dos portos de origem e destino, assim como as referências no documento de transporte. Por fim, destaca que a interpretação da convenção deve considerar seu caráter internacional e a necessidade de uniformização nas normas de transporte marítimo. (Artigos 1º, 2º e 3º das Regras de Hamburgo, 1978).

A parte II aborda a responsabilidade do transportador no contexto do transporte marítimo, que vige desde o momento em que as recebe até a entrega ao destinatário. O transportador é responsável pelas perdas, danos ou atrasos, exceto se demonstrar que adotou medidas adequadas para evitá-los ou em caso de salvamento. A convenção estabelece limites de indenização com base no número de pacotes ou peso e esclarece que o transportador não pode restringir sua responsabilidade se agir de maneira intencional ou negligente. Além disso, discute a responsabilidade em situações de transporte no convés e sublinha que essa responsabilidade se mantém mesmo quando há a ação do transportador efetivo, garantindo a proteção do embarcador ao longo de todo o processo de transporte marítimo (Artigos 4º a 11 das Regras de Hamburgo, 1978).

A parte III explora a responsabilidade do embarcador no transporte marítimo, limitando sua responsabilidade por perdas e danos se resultantes de imprudência e negligência própria, de seus representantes ou empregados. Explicitando que o embarcador deve identificar apropriadamente as cargas perigosas e comunicar ao transportador sobre suas naturezas e as cautelas necessárias. Caso não o faça, poderá ser responsabilizado por eventuais prejuízos, e as mercadorias poderão ser descarregadas ou destruídas sem direito a indenização (Artigos 12 e 13 das Regras de Hamburgo, 1978).

A parte IV trata dos documentos de transporte, com foco no conhecimento de embarque, que deve ser emitido pelo transportador quando solicitado pelo embarcador, contendo informações cruciais sobre as mercadorias e pode incluir um conhecimento com a confirmação do embarque. Designa o *Bill of Lading* como evidência do recebimento das mercadorias pelo transportador e promove proteção legal ao embarcador. Asseverando que, caso o transportador não inclua reservas ou ressalvas no documento, presumir-se-á que as mercadorias foram recebidas em boas condições. Ademais, admite a constituição de documentos diversos ao conhecimento de embarque como prova da formalização do contrato de transporte (Artigos 14 a 18 das Regras de Hamburgo, 1978).

A parte V define os procedimentos para reclamações relacionadas ao transporte marítimo, determinando que o destinatário deve notificar o transportador sobre perdas, danos ou atrasos dentro dos prazos estipulados. Essa seção, dispõe que as ações judiciais contra o transportador devem ser instauradas em até dois anos após a entrega das mercadorias ou a data prevista para entrega. E, ainda, indica os requisitos para eleição do foro para propositura das demandas, adotando, todavia, a arbitragem para resolução de conflitos, desde que firmado acordo entre as partes. (Artigos 19 a 22 das Regras de Hamburgo, 1978).

A parte VI alude a relação entre cláusulas contratuais e a convenção, asseverando que estipulações que diminuam os direitos do embarcador ou destinatário são nulas. Atesta que a convenção impera sobre acordos que tentem limitar as responsabilidades do transportador e viabiliza a aplicação de normas relacionadas à avaria grossa. Por outro lado, faculta sua aplicação e possibilita que seja relacionada a outras convenções. E, também, determina que a unidade de conta será o "Direito Especial de Saque" (DES) do Fundo Monetário Internacional (Artigos 23 a 26 das Regras de Hamburgo, 1978).

Por fim, a parte VII contempla as disposições finais, incluindo o processo de adesão dos países, a entrada em vigor da convenção e a denúncia à convenção (Artigos 27 a 34 das Regras de Hamburgo, 1978).

Dessa forma, denota-se que, ao contrário das Regras de Haia-Visby, a Convenção de Hamburgo prevê a culpa do transportador em relação às perdas e danos que possam ocorrer com a carga, introduz o conceito de responsabilidade por

atrasos na entrega da mercadoria e as penalizações decorrentes disso, abrangendo também o transporte de animais vivos e carga no convés (Gibertoni, 2014).

5.3 As Regras de Roterdã de 2008

Em 11 de dezembro de 2008, em Viena, Áustria, foi aprovada a Convenção das Nações Unidas sobre Contratos para o Transporte Internacional de Mercadorias Total ou Parcialmente por Mar, conhecida como Regras de Roterdã de 2008. Elaborada pelo Comitê Marítimo Internacional e pela UNCITRAL, a convenção atualiza as práticas e normas internacionais vigentes, visando criar diretrizes para áreas ainda não regulamentadas e fomentar uma maior harmonização das normas existentes. As Regras de Roterdã contém 96 artigos, organizados em 18 capítulos (Castro Júnior, 2011).

No primeiro capítulo, são apresentados os termos relevantes do transporte marítimo para convenção, que inclui o contrato de transporte multimodal. Salienta-se, ainda, que a interpretação da convenção deve priorizar a uniformidade internacional e a boa-fé. Autoriza que as comunicações necessárias sejam realizadas de forma eletrônica, desde que haja concordância entre as partes envolvidas. E também aborda as defesas e limites de responsabilidade que podem ser aplicados em processos judiciais ou arbitrários, independentemente de serem decorrentes de cláusulas contratuais ou outra força coercitiva (Artigos 1º ao 4º das Regras de Roterdã, 2008).

O capítulo dois estabelece que a convenção é válida para contratos de transporte cujos locais de coleta e entrega estejam situados em países distintos. Entretanto, ficam excluídos os contratos de afretamento de embarcações e outros acordos específicos, a não ser que estejam associados a um documento de transporte (Artigos 5º ao 7º das Regras de Roterdã, 2008).

A convenção, em seu terceiro capítulo, permite a utilização de documentos de transporte em formato eletrônico, conferindo-lhes a mesma validade legal que aos documentos impressos. E insere os procedimentos para a emissão, controle e transferência desses registros eletrônicos, que podem substituir documentos físicos mediante acordo entre as partes (Artigos 8º ao 10º das Regras de Roterdã, 2008).

Os Capítulos 4, 5 e 12 constituem as obrigações e responsabilidades do transportador, bem como os limites de sua responsabilidade. No Capítulo 4, o transportador é obrigado a garantir o transporte adequado das mercadorias, mantendo a embarcação em boas condições, manipulando a carga com cautela, podendo adotar medidas para gerenciar mercadorias perigosas, sendo lhe outorgado o direito de sacrificar cargas em situações de emergência. Já o Capítulo 5 versa sobre a responsabilidade do transportador em relação a perdas, danos e atrasos, salvo se decorrentes de catástrofes naturais, conflitos armados, negligência ou dolo. Por fim, o Capítulo 12 define os limites financeiros da responsabilidade do transportador, estipulando valores máximos da indenização, geralmente baseados no peso ou valor das mercadorias (Artigos 11 ao 23 e 59 ao 61 das Regras de Roterdã, 2008).

O capítulo 6 discute situações específicas, como desvios durante a viagem e o transporte de mercadorias no convés do navio. Além disso, estabelece que, casos de transporte transcorram antes ou após a fase marítima, outras convenções internacionais podem prevalecer perigosas (Artigos 24 ao 34 das Regras de Roterdã, 2008).

O capítulo 7 institui as obrigações do embarcador que deve entregar as mercadorias em condições adequadas para o transporte, assim como fornecer as informações atinentes a mercadorias ao transportador. Determinando que, em caso de descumprimento, o embarcador será responsabilizado por quaisquer perdas e danos que possam ocorrer. Ademais, este capítulo também contempla normas específicas para o manuseio e identificação de mercadorias perigosas (Artigos 27 ao 34 das Regras de Roterdã, 2008).

Conforme o disposto no capítulo 8, é garantido ao embarcador uma via do documento de transporte ou registro eletrônico ao entregar as mercadorias ao transportador. Esse documento deve incluir informações detalhadas sobre as mercadorias, incluindo quantidade, peso e outras especificidades. Se houver inconsistências nos detalhes, o transportador poderá suscitar cláusula de reserva, afim de exonerar sua responsabilidade por informações incorretas fornecidas pelo embarcador (Artigos 34 ao 42 das Regras de Roterdã, 2008).

De acordo com a matéria do capítulo 9, ao chegarem ao destino, as mercadorias devem ser aceitas pelo destinatário, que precisa confirmar o

recebimento. Caso tenha sido emitido um documento de transporte negociável, este deve ser apresentado para que a entrega das mercadorias seja realizada. Se a entrega não ocorrer conforme o planejado, o transportador é responsável por adotar medidas para armazenar ou reter as mercadorias até que a situação seja resolvida (Artigos 43 ao 49 das Regras de Roterdã, 2008).

Os Capítulos 10 e 11 tratam do direito de controle das mercadorias e da transferência de direitos no transporte. No capítulo 10, prevê o direito da parte controladora (embarcador ou destinatário) de instruir o transportador durante o transporte, podendo modificar o destino ou as condições de entrega, contanto que isso não resulte em prejuízos. Em complementação, o capítulo 11 versa sobre transferência de direitos relativos as mercadorias quando da emissão de documento de transporte negociável. O detentor desse documento assume os direitos e responsabilidades associadas ao contrato de transporte, incluindo o direito de receber as mercadorias no destino. Assim, o direito de controle pode ser transferido entre as partes, garantindo flexibilidade no transporte de mercadorias (Artigos 50 ao 58 das Regras de Roterdã, 2008).

Os capítulos 13, 14 e 15 ocupam-se dos prazos para processos judiciais, da jurisdição e da arbitragem. No capítulo 13, estabelece-se que as ações judiciais por perdas, danos ou atrasos devem ser ajuizadas em até dois anos após a entrega das mercadorias, com possibilidade de prorrogação por acordo entre as partes. O capítulo 14 aborda as diretrizes de jurisdição, possibilitando que ações sejam propostas no domicílio do transportador, no local de recebimento ou na localidade de entrega, ou ainda onde o contrato foi celebrado. Dispondo, ainda, que decisões judiciais devem ser reconhecidas por outros Estados que são partes do contrato. E o capítulo 15 discorre sobre a arbitragem, permitindo que as partes optem por esse método para a resolução de conflitos, desde que acordado por escrito (Artigos 59 ao 78 das Regras de Roterdã, 2008).

Os Capítulos 16, 17 e 18 exploram a validade dos termos contratuais, questões não cobertas pela convenção e as cláusulas finais. No Capítulo 16, declara-se a nulidade das cláusulas contratuais que contrariem a convenção, exceto em contratos de volume, onde algumas variações podem ser negociadas. Também há regras específicas para mercadorias perecíveis e animais vivos. O Capítulo 17 trata de questões não reguladas, como transporte por outros meios (rodoviário ou

ferroviário) e incidentes nucleares, que estão sob a égide de convenções internacionais distintas. Por fim, o Capítulo 18 traz as disposições finais, abrangendo o processo de ratificação, as reservas autorizadas e os procedimentos para emendas, além da retirada de Estados da convenção (Artigos 79 ao 96 das Regras de Roterdã, 2008).

As Regras de Roterdã têm o objetivo de modernizar e uniformizar as normas de transporte marítimo internacional, incluindo o multimodal, e seu contrato. No entanto, seu conteúdo e eficácia enfrentam críticas variadas, devido à ausência de conceitos básicos, à substituição de termos consagrados na doutrina e jurisprudência, à complexidade interpretativa de sua estrutura textual, à diversidade de leis e à imprecisão em seus dispositivos, aqueles relacionados à responsabilidade do transportador e do embarcador (Octaviano Martins, 2015).

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Historicamente, o comércio marítimo desempenhou um papel central no desenvolvimento econômico mundial, impulsionando o surgimento do direito marítimo como instrumento regulador das operações navais. Desde os primeiros registros de rotas comerciais na antiguidade até as regulamentações modernas, a indústria *shipping* foi moldada por interações culturais, econômicas e políticas, consolidando-se como um setor essencial para o comércio global.

O direito marítimo regula não apenas as relações comerciais, como os contratos de comércio e transporte de mercadorias, mas também as atividades de armação, transporte, construção e comercialização de navios e plataformas, além da exploração de petróleo e gás. Esse ramo jurídico, portanto, demonstra sua importância ao operar em uma esfera multidisciplinar, abrangendo legislações internas e normas internacionais, o que exige uma coordenação regulatória para assegurar práticas seguras e justas.

No que diz respeito ao contrato de transporte marítimo internacional, o conhecimento de embarque (*Bill of Lading*) se destaca como documento fundamental para formalizar as obrigações entre embarcador, transportador e destinatário. O *Bill of Lading* exerce múltiplas funções: constitui um contrato de transporte, um recibo de mercadoria e um título de crédito. Além disso, possui caráter adesivo, o que impede os embarcadores de discutirem suas cláusulas, previamente estipuladas pelos transportadores.

Nesse sentido, a falta de padronização na emissão do conhecimento de embarque, a impraticabilidade da autonomia da vontade nas cláusulas desse documento, somada à ausência de uma regulamentação uniforme, resulta em insegurança jurídica. Essa fragmentação cria obstáculos para as partes contratantes, que enfrentam incertezas quanto à eleição de foro, à legislação aplicável, à responsabilidade civil das partes e à metodologia de resolução de conflitos.

A arbitragem se baseia nas disposições contratuais, supostamente definidas em comum acordo entre as partes, promovendo, no entanto, uma análise e julgamento favoráveis apenas a uma delas – aquela que estabeleceu as cláusulas. Por outro lado, no tribunal estatal, as demandas estão subordinadas à jurisdição do

Estado em que forem interpostas, dependendo da análise do direito internacional privado e da ratificação, ou não, dos tratados pelo país em questão para verificar a viabilidade da aplicação das regras decorrentes de convenções internacionais; na impossibilidade de observância dessas normas, utilizar-se-ão as leis internas em detrimento da legislação estrangeira.

Ante à insuficiência das normas internas e à divergência do direito material, processual e conflitual, assim como dos sistemas jurídicos, foram criadas convenções internacionais que visam padronizar as diretrizes sobre o transporte marítimo de mercadorias. A Convenção de Bruxelas de 1924 (Regras de Haia), os Protocolos de Haia-Visby (1968 e 1979), a Convenção de Hamburgo de 1978 e as Regras de Roterdã de 2008. Cada convenção trouxe inovações para o setor de transporte marítimo: as Regras de Haia estabeleceram as bases para a regulamentação de responsabilidades do transportador; os Protocolos de Haia-Visby ampliaram as limitações de responsabilidade; a Convenção de Hamburgo buscou maior equilíbrio entre embarcadores e transportadores, e as Regras de Roterdã modernizaram o regime ao incluir o transporte multimodal e documentos eletrônicos.

Entretanto, apesar dos avanços, tais convenções tendem a favorecer os transportadores ao atenuar suas responsabilidades e impor um pesado ônus probatório aos embarcadores. Como resultado, apresentam baixa adesão por parte de países emergentes, uma vez que seus dispositivos contrariam as políticas protecionistas dessas nações. Em contrapartida, os países industrializados mostram resistência em aderir a convenções mais equitativas. Conseqüentemente, esse cenário de normas diversas e parciais compromete a segurança jurídica, expõe as partes a litígios e torna o setor menos eficiente e previsível.

À medida que se impõe é a de que, para promover um ambiente comercial marítimo mais seguro e estável, é essencial que os Estados e organismos internacionais avancem em direção a uma regulamentação mais uniforme, incentivando globalmente a adesão às convenções. "O ideal seria uma convenção que equilibrasse os interesses conflitantes de transportadores e usuários do serviço de transporte marítimo" (Castro Júnior, 2011, p. 98). Porém, para alcançar esse intento, a autonomia legislativa dos Estados deve ceder lugar à regulação supranacional (Arroyo 2009 apud Campos, 2017).

A regulamentação harmônica da matéria é fundamental para promover a segurança jurídica nas transações comerciais para as partes contratantes, bem como a resolução precisa dos litígios contratuais e a desenvolvimento da indústria naval nos países subdesenvolvidos. A resistência à uniformização, impulsionada em parte pelos interesses econômicos de países com grandes frotas, limita o desenvolvimento harmonioso da mercancia naval, impactando desproporcionalmente países emergentes, que enfrentam desvantagens estruturais nas negociações contratuais e na solução de litígios.

Portanto, conclui-se que a construção de um sistema jurídico internacional marítimo unificado e coeso é essencial para o futuro do comércio global. A implementação de uma regulamentação uniforme traria vantagens para toda a cadeia comercial, garantindo negociações equitativas e juridicamente seguras e reduzindo custos operacionais. Assim, a homogeneidade regulatória é imprescindível não só para salvaguardar os interesses comerciais, mas também para assegurar o respeito às dinâmicas globais e às particularidades de cada Estado.

REFERÊNCIAS

ADMIRALTY AND MARITIME LAW GUIDE. **United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea ("Hamburg Rules")**. Hamburgo, 1978. Disponível em: <http://www.admiraltylawguide.com/conven/hamburgrules1978.html>.

Acesso em: 20/09/2024.

ADMIRALTY AND MARITIME LAW GUIDE. **International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading ("Hague Rules") and Protocol of Signature**. Bruxelas, 1924. Disponível em:

<http://www.admiraltylawguide.com/conven/haguerules1924.html>. Acesso em:

20/09/2024.

ADMIRALTY AND MARITIME LAW GUIDE. **Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading ("Visby Rules")**. Bruxelas, 1968. Disponível em:

<http://www.admiraltylawguide.com/conven/visbyrules1968.html>. Acesso em:

20/09/2024.

ADMIRALTY AND MARITIME LAW GUIDE. **Protocol (SDR Protocol) amending the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading of 25 August 1924 (The Hague Rules), as amended by the Protocol of 23 February 1968 (Visby Rules)**. Bruxelas, 1979. Disponível em:

<http://www.admiraltylawguide.com/conven/sdrprotocol1979.html>. Acesso em:

20/09/2024.

ARAUJO, Nadia de. **Contratos Internacionais: Autonomia da Vontade, Mercosul e Convenções Internacionais**. 4. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2009. 480 p.

BAPTISTA, Luiz Olavo. **Contratos Internacionais**. São Paulo: Lex-Magister, 2011. 334 p.

CAMPOS, Ingrid Zanella Andrade. **Curso de Direito Marítimo Sistematizado: Direito Material e Processual com Esquemas Didáticos**. 1. ed. Curitiba: Juruá, 2017. 394 p.

CASTRO JÚNIOR, Osvaldo Agripino de. Direito Marítimo: Aspectos Introdutórios. *In*: CASTRO JÚNIOR, Osvaldo Agripino de (org.). **Direito Marítimo made in Brasil**. São Paulo: Lex editora, 2007. p. 47-96.

CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de. Direito Marítimo, Regulação e Desenvolvimento: Breves Notas. *In*: CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de (Coord.). **Direito Marítimo, Regulação e Desenvolvimento**. Belo Horizonte: Fórum, 2011. p. 51-112.

CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de; BRIZZI, Renata Gondim. (In)segurança jurídica nos contratos de transporte marítimo internacional: lei e foro aplicáveis e responsabilidades. *In*: CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de (Coord.). **Direito Marítimo, Regulação e Desenvolvimento**. Belo Horizonte: Fórum, 2011. p. 159-199.

CHERQUES, Sergio. **Dicionário do mar: Tudo sobre o mar em mais de 13000 verbetes**. São Paulo: Globo, 1999. 551 p.

CREMONEZE, Paulo Henrique. **Prática de direito marítimo: o contrato de transporte marítimo e a responsabilidade civil do transportador**. 2. ed. São Paulo: Quartier Latin, 2012. 454 p.

DA COSTA FONSECA, Ana Carolina Coelho Lima. **O Transporte Marítimo de Mercadorias**. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil – Especialização em Vias de Comunicação) – Faculdade de Engenharia da Universidade de Porto, Porto, 2008. 120 f. Disponível em: <https://repositorio-aberto.up.pt/bitstream/10216/59416/1/000129038.pdf>. Acesso em: 11/05/2024.

DA SILVA, Áthilla Silva. **A Identificação da Lei Aplicável ao Transporte Marítimo Internacional de Mercadorias**. Trabalho de Conclusão de Curso (Especialização em Direito Internacional Público e Privado e Direito da Integração): Faculdade de Direito da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2018. Disponível em: <https://lume.ufrgs.br/handle/10183/273118>. Acesso em: 15/04/2024.

GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e Prática do Direito Marítimo**. 3. Ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2014. 820 p.

LAMY, Eduardo de Avelar. Contrato de Transporte Marítimo Internacional: Competência e Legislação Aplicável. In: CASTRO JÚNIOR. Osvaldo Agripino de (Org.). **Direito Marítimo Made in Brasil**. São Paulo: Lex Editora, 2007. p. 97 -120.

MACHADO, Ruy Rodrigues. História, Rotas e Comércio. **Humanitas**, Campinas, v. 5, n. 1/2, p. 115-134, dez. 2002. Disponível em: <https://periodicos.puc-campinas.edu.br/humanitas/article/view/13282/10400>. Acesso em 11/05/2024.

OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. **Curso de Direito Marítimo, volume I: Teoria Geral**. 4. ed. Barueri: Manole, 2013. 682 p

OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. **Curso de Direito Marítimo, volume II: Vendas Marítimas**. 2. ed. Barueri: Manole, 2013. 554 p.

OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. **Curso de Direito Marítimo, volume III: Contratos e Processos m**. 2. ed. Barueri: Manole, 2015. 810 p.

OTERO, Adilsom Luis Hilckner; OTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. Regras das Convenções Internacionais em Contratos De Transporte Marítimo. In: ENCONTRO NACIONAL DO CONPEDI. 19. 2010. Fortaleza. **Anais do XIX Encontro Nacional do CONPEDI**. Florianópolis: Fundação Boiteux, 2010. p. 6692 – 6722. Disponível em: <http://www.publicadireito.com.br/conpedi/manaus/arquivos/anais/fortaleza/Integra.pdf>
Acesso em: 20/06/2024.

STOPFORD, Martin. **Maritime Economics**. 3. Ed. Oxfordshire: Routledge, 2009. 840 p.

UNCITRAL, United Nations Commission on International Trade Law. **United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (The Rotterdam Rules)**. Nova York: United Nations, 2008. Disponível em: <https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/rotterdam-rules-e.pdf>. Acesso em: 20/09/2024.

VIANNA, Godofredo Mendes. **Direito Marítimo: volume 1**. Rio de Janeiro: FGV, 2016, 251 p.

VIANNA, Regina Cecere. O direito do mar na idade média. **BIBLOS**, [S. l.], v. 21, n. 2, p. 239–250, 2008. Disponível em: <https://periodicos.furg.br/biblos/article/view/846>. Acesso em: 14/04/2024.