

WAGNER MENEZES

Coordenador

ESTUDOS DE DIREITO INTERNACIONAL

Volume VI



*Anais do 4º Congresso Brasileiro de
Direito Internacional – 2006*



O CONTRATO INTERNACIONAL DE TRANSPORTE DE CARGAS POR VIA MARÍTIMA E A NATUREZA JURÍDICA DA CLÁUSULA DE SOBREESTADIA DE CONTÊINER PARA EXECUÇÃO NO BRASIL

Eliana Aló da Silveira¹

1 O CONHECIMENTO DE TRANSPORTE

1.1 Definição e Formação

Na definição de J. Haroldo dos Santos e Carlos Rubens Caminha, *in Curso de Direito Marítimo* (p. 217), “*Conhecimento é o documento que prova a propriedade da carga e, nos embarques de mercadorias em navios de linha regular, também evidencia a existência de um contrato de transporte. Usam-se indistintamente as seguintes expressões para o conhecimento: conhecimento de embarque, conhecimento de frete, conhecimento de carga e conhecimento de transporte*”.

Daí se permite extrair a conclusão de que, salvo raríssimas exceções, a prática comercial para a contratação do transporte marítimo se formaliza através da emissão do conhecimento de embarque.

Na prática comercial do transporte marítimo, quando uma pessoa ou comerciante pretende encaminhar uma mercadoria a um país estrangeiro, como exemplo *caixas de vinho*, este entra em contato com uma agência local que representa um transportador marítimo com linha regular para o local onde quer que sejam enviadas as suas mercadorias.

Nesta primeira fase da negociação são fornecidas pelo comerciante as especificações da carga a ser transportada, as quais, acompanhando o citado exemplo seriam *100 caixas de vinho branco, contendo 12 garrafas de vidro em cada embalagem, para serem embarcadas na Itália, no porto de Gênova, com destino ao Brasil no porto de Santos, tendo como consignatário das mercadorias a empresa 'tal'*. Por sua vez o agente do transportador marítimo informa ao comerciante as condições do embarque, informando-lhe a data e o local onde deve ser entregue no porto de origem (*Gênova*) a carga para embarque, bem como, a previsão de descarga no porto de destino (*Santos*). Estabelece-se o preço do transporte, chamado de frete marítimo, e a condição de pagamento, se pago pelo embarcador, no caso o comerciante, na origem, ou se pago no destino pelo consignatário da carga transportada. Assim, está “*fechada a carga*”, como se diz nesta área de atuação e emite-se o conhecimento de embarque.

A formalização da contratação do transporte marítimo é efetuada através do documento chamado conhecimento de embarque, que em inglês é o *Bill of Lading*, vulgarmente conhecido como *B/L*, que tem, dentre as suas funções servir como

¹ Advogada com atuação preponderante em Santos (SP) desde 1994, junto a transportadores internacionais de cargas; Mestranda em Direito Internacional pela Unisantos.

recibo de entrega da carga embarcada, prova da propriedade das mercadorias nele identificadas e evidencia as condições pactuadas entre o embarcador e o transportador.

O conhecimento de transporte marítimo é considerado um contrato de adesão, sendo que é preparado antecipadamente por meio de um impresso fornecido pelo armador e preenchido de acordo com as especificações fornecidas para embarque, bem como, da carga que vai representar, as quais estão no verso (confundido na prática como sendo a parte frontal do Contrato de Transporte Marítimo). Outras condições do transporte realizado estão inseridas nas cláusulas gerais, e que representam o anverso do conhecimento de embarque, que não podem ser modificadas, devendo ser aceitas integralmente pelo embarcador.

O conceito jurídico do conhecimento de transporte marítimo é de que se trata de um título de crédito. Assim, feito o embarque, o armador ou seu representante legal faz a sua entrega ao consignatário, mediante o pagamento do frete.

O contrato é redigido em inglês, por força de tratado internacional e costume internacional, e, como já dito, a parte tida como o verso do conhecimento de transporte, diferentemente do que muitos pensam, começa pela descrição dos seus *TERMS AND CONDITIONS*, isto é, dos seus Termos e Condições, caracterizadas como cláusulas gerais do contrato, e, em seguida, são preenchidas na parte tida como da frente as cláusulas específicas que o compõem.

Nesta parte da frente, mas que na verdade é o verso do *B/L* será preenchido com dados do próprio armador, como a numeração do conhecimento, nome do navio, direção da viagem, número da venda, número do contêiner, número do laque da Receita Federal, porto de embarque e destino, condição do transporte, podendo ser porto a porto (*pier/pier*) e ou porta a porta (*door/door*) dentre outros previstos nos *Incoterms – International Commercial Terms*, isto é, termos comerciais internacionais, bem como, o frete e forma de pagamento, tarifa portuária e adicionais, quando for o caso, e eventual taxa diária de sobreestadia de contêiner e fixação de *free time*.

As especificações para embarque fornecidas pelo exportador também preenchem o verso do *B/L*, quais sejam, como as já descritas, ainda o nome do embarcador, consignatário e notificado, a descrição da mercadoria, peso, medidas, marcas, tipo de embalagem, o número por produto e todas as especificações que possam se fazer úteis para uma rápida identificação da carga, além de informar o local do pagamento do frete e taxas se *prepaid*, isto é, na origem ou *collect, destination*, isto é no destino.

No Brasil, o Decreto 19.473, de 10.12.1930, regula os conhecimentos de transporte de mercadorias por terra, água ou ar, cuja emissão do conhecimento prova o recebimento da mercadoria e a obrigação de entregá-la no lugar de destino.

Este decreto constituiu o estatuto regulador dos conhecimentos de transporte, até o ano de 1999, quando foi revogado, pelo governo então Presidente da República Fernando Collor, sem critério, apenas revogando legislação anterior editada sob a forma de decretos e sob o vulgar fundamento de serem “leis velhas”, porém, em face da não-existência de outro dispositivo legal que tenha vindo substituí-lo, como também aqueles com força de lei ordinária não poder ser revogado via decreto executivo, continua ainda sendo aplicado pelo judiciário.

A Lei 556, de 25.06.1850, criou o Código Comercial Brasileiro, que, em sua segunda parte, trata do Comércio Marítimo, e nesta, por sua vez, no Capítulo

II, dos conhecimentos, regulamenta e disciplina sua emissão, como previsto nos arts. 575 ao 589.

Assim sob a égide da lei nacional brasileira o conhecimento de embarque também tem sua função de representar um título de propriedade da mercadoria, a qual poderá ser transferida ou negociada mediante o seu endosso, como autorizado pelo art. 587 do Código Comercial, e que diz, *in verbis*: “*Sendo passado à ordem é transferível e negociável por via de endosso*”.

As partes inerentes vinculadas ao conhecimento de transporte marítimo são aquelas que constam no próprio instrumento, quais sejam o transportador, o embarcador e o consignatário. Entretanto, outros sujeitos podem ser vinculados ao contrato e assim estarem obrigados a cumprir os seus termos, o qual poderá ser por força de dispositivo legal, ou porque aderiram por vontade própria à relação jurídica preexistente.

Na primeira relação apresentada, formada no contrato de transporte marítimo, o embarcador representa os interesses do consignatário, que pode ou não, ser o importador das mercadorias transportadas, e que é o verdadeiro beneficiário na execução do contrato. Esta hipótese está prevista em nossa legislação interna no art. 6º do Decreto 19.473/30, que estabelece que tanto o portador do conhecimento como até mesmo o endossatário nominativo ficam investidos nos direitos e obrigações do consignatário do contrato de transporte perante a empresa emissora.

Este entendimento vem espelhado na doutrina francesa, quando Rene Rodière, no seu clássico **Droit Maritime** (10. ed. Paris: Dalloz, 1986. n. 359, p. 419-420), ao tratar dos direitos do destinatário da mercadoria transportada, preleciona que este se encontra associado ao contrato, *sendo parte*, podendo invocar suas cláusulas em seu favor mesmo não tendo dele participado. Na mencionada obra, assim leciona o eminente comercialista: “*Le destinataire a un droit direct contre le transporteur, ou son représentant. La même solution est admise en droit terrestre. On a cherché à expliquer comment le destinataire, qui ne figure pas au contrat de transport, peut en invoquer les clauses*”.

E, ainda, analisando a posição da jurisprudência francesa, conclui: “*Quelle que soit l'explication, le résultat n'est pas contesté: le destinataire est associé au contrat: il y est partie, il peut donc l'invoquer; de même, à l'inverse le transporteur peut en faire valoir toutes les clauses contre lui, du moins si le destinataire accepte la marchandise*”.

De onde se extrai a lição de que tanto o consignatário como o destinatário são partes no contrato de transporte, entendimento este reiterado no art. 754, do novo Código Civil brasileiro de 2002, o qual revogou a primeira parte do Código Comercial e que dava o mesmo tratamento à matéria, em seu art. 100 do Código Comercial.

Em síntese, o fundamento para admitir-se a referida hipótese é de que tem sido considerada parte no contrato de transporte marítimo o destinatário da carga, ou importador, eis que por ter aceitado a mercadoria transportada está jungido ao contrato de transporte.

A segunda relação apresentada que se forma quando já ultimado o transporte, ocorre quando uma terceira pessoa ^{ou acrescenta} ~~aderece~~ aderece os termos do contrato por meio de declaração de vontade, comumente praticada em nosso território portuário nacional, com o objetivo de agilizar os trâmites burocráticos da liberação das unidades de carga desembarcadas.

2 O PROCESSO DE CONTEINERIZAÇÃO

2.1 Origem e Norma Brasileira

O surgimento do contêiner deu-se no início do século XIX. Havia estudos na Inglaterra para a criação de um equipamento para o modal marítimo que pudesse oferecer mais segurança às cargas transportadas, mas ainda estavam muito longe do conceito atual do equipamento.

A primeira literatura sobre a possibilidade do emprego do *container* (palavra inglesa, que, em português, escreve-se contêiner, segundo FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Novo Dicionário de Língua Portuguesa**. 2. ed. rev. e aum. 3ª impressão. p. 462-463,) pelo britânico Dr. James Anderson, data de 1803.

No começo do século XX, as companhias de navegação que atuavam no comércio internacional possuíam navios relativamente pequenos, com grandes porões de carga e uma enorme tripulação, que entre oficiais e tripulantes, variava entre sessenta e oitenta pessoas, daí necessitarem carregar imensos reservatórios de água potável e farta quantidade de alimentos, tendo, ainda, acomodações para o transporte de passageiros.

As mercadorias neste período eram embaladas em sacarias, caixas de madeira, tonéis, engradados, paletes ou a granel em compartimentos específicos para tal finalidade.

Em 1920, as três principais redes ferroviárias dos Estados Unidos da América do Norte desenvolvem o uso dos contêineres.

Em 1929, a *Reichsbahngesellschaft*, Companhia Ferroviária do Governo Alemão, cria uma competição para incentivar a utilização do contêiner via ferrovia, e, embora não obtivesse muito êxito em sua campanha, o evento foi um impulso à criação do BIC².

Em 1931, o Estados Unidos bloqueiam o transporte em contêiner por vinte e cinco (25) anos, como consequência de uma decisão da "Comissão de Comércio Interestadual" relacionada com as regulamentações dos contêineres, tarifas e conceitos econômicos.

Em 1934, é fundado o BIC (*Bureau International des Containers*, órgão oficial sobre a regulamentação do equipamento), escritório internacional de estudos e padronizações de contêineres com sede na França, tendo como objetivo maior buscar uma padronização do equipamento para utilização em escala mundial.

A *Reichsbahn*, isto é, ferrovia alemã, antes mesmo da Segunda Guerra Mundial já oferecia *door-to-door*, ou seja, porta-a-porta de contêineres, via transbordos dos vagões a caminhões e ou vice-versa.

Um importante impulso para a utilização do contêiner veio dos exércitos que encontraram neste equipamento a solução logística para abastecer as tropas aliadas durante a Segunda Guerra Mundial na Europa e no Continente Asiático.

Em 1950, o exército dos Estados Unidos da América do Norte desenvolve seu contêiner "Conex", denominado "*Container Express Service*", uma caixa de ferro medindo 6' x 6' x 8' pés nas três medidas.

Foi neste período que o conceito de contêiner sofreu algumas mudanças e foi posto à prova. A história registra que lá estavam os contêineres carregados de armamentos, rações, roupas especiais e, inclusive, veículos, que foram transportados neles para o campo de batalha.

Malcon Mclean, cidadão norte-americano da cidade de Mobile, Alabama – EUA, ex-militar que após a saída do exército, operava uma empresa de transportes rodoviários que atuava com regularidade da rota do golfo (Houston e New Orleans) à Costa Leste dos Estados Unidos (New York), como porto concentrador, e assim realizava a distribuição de cargas oriundas de importações e ou exportações.

Em 1955, Mclean compra uma empresa de navegação marítima de pequena expressão chamada Panatlântica, para transportar carretas rodoviárias de Newark e New York até Houston, região de distribuição de cargas e conexão para cargas com destino ou origem em Los Angeles – EUA.

A empresa de transportes de Mclean era uma frota imensa de carretas-baús, pois sua operação consistia em embarcar cem (100), a cento e vinte (120) carretas-baús com mercadorias de um porto a outro, e os cavalos mecânicos ficavam ociosos aguardando o retorno do navio com as carretas para realizar novo transporte entre o porto e os centros de distribuição.

Em 1956, Mr. Mclean desenvolve um modelo especial de contêiner de trinta e cinco pés (35'), para ser transportado pelos chassis porta-contêiners, modelo este que mediu 35' x 8' x 8 1/2', e que as demais empresas logo adotaram, pois o modelo se adaptava às carretas/chassis e também aos trens de carga, que já eram naquela época o meio de transporte mais utilizado nos USA.

Neste período os navios empregados nas operações costeiras por Malcon Mclean eram navios *Roll on/Roll off* (em inglês, significa navio dotado de rampas para acesso de cargas rolantes, entenda-se neste caso que os veículos entram e saem pela rampa do navio rodando, pois são veículos), o que permitia a entrada dos caminhões no navio para desengate e engate em outras carretas.

Foi neste ano que Malcon Mclean inovou e trouxe ao mundo a concepção do contêiner marítimo, pois, ao adquirir o navio "Maxton" T2 *tanker* (em inglês, tanque, ou seja, navio desenhado para o transporte de líquidos, como óleos e granel, gases etc.), construído em 1944, o adaptou em um navio com capacidade de transportar sessenta (60) unidades de quarenta pés (40'), embarcados *on deck* ou seja, sobre os porões do navio, em viagem realizada com sucesso entre os portos de New York e Houston.

Em 1960, Mclean rebatiza a empresa Panatlântica, alterando a sua denominação para SEA-LAND, e começa a operar muito forte na linha marítima entre os Estados Unidos e a Ásia, inclusive ofertando logo em seguida o serviço *door-to-door* (serviço porta-a-porta), pois sua organização possuía excelentes conexões rodoviárias em todas as costas do país.

Em 1966, a Sea-Land Service Inc. envia à Europa o navio M/S Fairland, carregando 226 contêineres de 40', que atracou no porto de Roterdã, Holanda, e dois dias após atracava no porto de Bremen, na Alemanha. Isto foi o começo de uma revolução para o *ECT European Container Terminal*, isto é, Terminal de Contêineres Europeu sediado na Holanda, e igualmente instalado nos Estados Unidos, abrindo a corrida para a construção de navios e terminais portuários para operarem com este equipamento.

A partir deste invento, os navios começaram a ser produzidos com células, isto é, espaços específicos para carregar o contêiner desenvolvido por Malcon Mclean. E como o novo sempre traz dúvidas e incertezas, em 1965, as autoridades do porto de New York fizeram estimativas de que no futuro o contêiner poderia, talvez, obter

uma participação de aproximadamente cinco por cento (5,0 %) das cargas operadas naquele complexo portuário. Hoje, passadas várias décadas, o porto de New York não deve operar cinco por cento (5,0 %) de carga geral.

O Brasil recebe os primeiros cofres de cargas no seu maior porto, Santos, 1965, o que aconteceu com a atracação do MS/Mormacdown, mas é a partir da década de oitenta (80), que o tráfego fica mais expressivo.

2.2 A Norma Brasileira do Contêiner

As vantagens oferecidas pelo contêiner no transporte de cargas, como maior rapidez, proteção à carga, redução nos custos da embalagem e dos fretes pela economia de peso ou cubagem, facilitou o manuseio, reduzindo assim a permanência do navio no porto, portanto inevitável era que o Brasil, juntando-se ao resto do mundo, ignorasse este fato, vindo a obrigar-se a editar a primeira norma para regulamentar o equipamento em território nacional, a Lei 4.907, de 17.12.1965, assim, como o direito é dinâmico, e adapta-se ao momento histórico em que vivemos, logo, normatizou o equipamento.

Entretanto, este dinamismo do mundo jurídico, assim como a estagnação de normas que não acompanham a evolução dos tempos, merece severas críticas, em especial o art. 7º da citada lei, o qual vem prescrever que o cofre de carga será considerado como acessório do veículo que utiliza. Desta maneira, haveria de ser o contêiner parte integrante do navio que o transporta.

Não obstante a Lei 6.288, de 11.12.1975, ter vindo revogar a norma anterior, a qual passou a regular a utilização do equipamento em território nacional, dispendo sobre a unitização, movimentação e transporte de mercadorias em unidades de cargas, manteve o quanto disposto na anterior, onde em seu art. 3º dispõe que "(...) o contêiner para todos os efeitos legais, não constitui embalagem das mercadorias, sendo considerado sempre um equipamento ou acessório do veículo transportador (...)".

Esta norma veio manter o que a primeira lei sobre o equipamento já dispunha, ou seja, o contêiner é parte integrante do todo, sobre o fundamento de que o navio não teria condições de separar as mercadorias por importador ou exportador sem a unidade de carga, logo, a mesma é imprescindível para a realização do transporte marítimo containerizado.

A lei prevê ainda a possibilidade de se utilizar o contêiner no transporte entre diferentes modais, como a ferrovia, hidrovia e ou via rodoviária, sendo esta última modalidade a mais utilizada, contudo a unidade por ser acessória ao navio, estará sujeita às regras do transporte marítimo.

Parece-nos tratar-se de mera ficção da lei admitir-se o contêiner como um equipamento acessório do navio e não, como embalagem que é, eis que há que se ter em consideração que ele possui uma vida própria autônoma e totalmente destacada do navio, tanto assim que é transportado para onde se desejar levá-lo. Em situações não tão extremas é de conhecimento público, que em certas regiões o contêiner serve para outros fins que não o acondicionamento de carga, como alojamento e comumente de banheiro público, guarda-volumes.

Por mais que nos esforcemos não conseguimos vislumbrar a intenção do legislador brasileiro em caracterizá-lo como acessório do navio, uma vez que o contêiner se locomove sem o navio, mantendo sempre o seu objetivo que é o de acondicio-

nar as mercadorias. Por outro lado, o mesmo não ocorre com o navio porta-contêineres, cujo fim é transportar o contêiner, sem este não haverá transporte, e o navio seguirá viagem vazio. Assim o porta-contêiner precisa da unidade de carga para atingir o seu objetivo de transporte, porém o contêiner não precisa do navio para acondicionar as mercadorias e transpor fronteiras.

3 A SOBREESTADIA DE CONTÊINER

3.1 Conceito, Natureza Jurídica e Posicionamento Jurisprudencial Interno

A sobreestadia de contêiner, prevista, atualmente, em praticamente todos os conhecimentos de carga é uma indenização pelos prejuízos causados ao armador, em razão da devolução extemporânea, por parte do importador, da unidade de carga utilizada para o transporte dos bens nela acondicionados, com origem nos usos e costumes do transporte internacional de carga por via marítima.

Trata-se de uma taxa diária, pré-ajustada entre as partes, cobrada pelo armador e eventual proprietário da unidade de carga, quando o consignatário da carga permanece em posse da unidade por um período superior ao tempo livre acordado no contrato de transporte marítimo e que tem caráter tipicamente indenizatório, ainda que possa ser confundido com cláusula penal.

Esta taxa diária é fixada conforme o porto de descarga, a qual já foi previamente calculada pelo armador com base nos custos incorridos por cada um deles para recolocar as unidades de carga nos mais diferentes portos do mundo, quando o consignatário ou importador, por não respeitar o tempo de franquia, impõe-lhe a necessidade de redistribuição do seu equipamento, sob pena de não ter como exercer a sua atividade fim.

Esta indenização, previamente ajustada, tem por objetivo cobrir os prejuízos sofridos pelo armador, em decorrência de ficar impossibilitado de realizar a sua atividade-fim, qual seja, o transporte de mercadorias acondicionadas em contêineres, por não dispor do equipamento para fornecer ao seu cliente exportador.

Em alguns países da África e até mesmo no Brasil, em períodos em que as exportações em muito superam as importações, o contêiner passa a ser considerado pelo transportador marítimo e pelo mercado em geral como uma preciosidade, eis que, sem ele, não é possível atender a demanda, havendo um enorme desequilíbrio no estoque do armador, o que obriga-o a recolocar contêineres vazios onde não os possui disponíveis, arcando com os enormes custos dessas reposições.

O caráter indenizatório das sobreestadias já foi reconhecido por nossos Tribunais, como se pode constatar do ensinamento do eminente Ministro Ari Pargendler, do Egrégio Superior Tribunal de Justiça, que, a seguir, se transcreve, *in verbis*:

Na sobreestadia de navio, a carga ou a descarga excedem o prazo contratado; na sobreestadia do 'container', a devolução deste se dá após o prazo usual no porto de destino. Num caso e noutro, as ações que perseguem a indenização pelo prejuízo estão sujeitas.(...) Antes disso, a autora não sabia qual a extensão do seu direito, vale dizer, qual o período que a indenização pela sobreestadia deveria abranger. (STJ – 3ª T. – Resp 163.897 – Rel. Min. Ari Pargendler)

Certamente não há nenhum problema de linguagem oculto na lição do Ministro Ari Pargendler e que não raro induzem em equívoco o investigador do direito, que pode fazer crer tratar-se na sobreestadia da cláusula penal prevista no art. 408 do Código Civil brasileiro, mas que, com o aprofundamento do tema, acaba superado pela verdade real.

Cabe, portanto à doutrina e à jurisprudência a tarefa de fornecer subsídios para possibilitar o melhor esclarecimento da questão, como na lição de Limongi França, em seu manual de direito civil, **Teoria e prática da cláusula penal**. É longo o conceito de cláusula penal como um pacto acessório ao contrato, por meio do qual se estipula uma pena, em dinheiro ou utilidade, a qual será cumprida pelo devedor ou por terceiro, cuja finalidade precípua é garantir ao credor ou a outrem, o fiel cumprimento da obrigação principal, como constituir a pré-avaliação das perdas e danos e uma punição do devedor inadimplente.

Muitos outros conceitos, de autores nacionais ou estrangeiros, antigos ou contemporâneos, poderiam ser aqui transcritos, mas a breve exposição mostra-se suficiente para proporcionar uma idéia da cláusula penal, bem como, para demonstrar que há os mais diversos pontos de vista sobre ela, ora sendo entendida como sanção, ora como reforço, ora como pré-avaliação de perdas e danos, ora ainda como uma figura mista das anteriores.

Conclui-se, entretanto, que a cláusula penal terá sempre o caráter indenizatório, cabendo tão-somente distingui-la se de natureza compensatória, que visa reparar o prejuízo pelo inadimplemento da obrigação no seu todo, ou se de natureza moratória, que tem por escopo indenizar apenas um descumprimento parcial, quanto ao lugar, modo ou, via de regra, quanto ao tempo da prestação assumida.

O entendimento de caráter indenizatório da cláusula penal é, também, o que se extrai da decisão proferida na Apelação Cível 33.876, pelo Tribunal de Justiça do Distrito Federal, sendo relator o eminente Desembargador Haydevalda Sampaio, em 4ª Turma, cuja ementa é a seguinte **"Ação de cobrança – indenização – cláusula penal**. A cláusula penal importa em prévia avaliação de perdas e danos, feita por acordo das partes, o que torna desnecessária, em princípio, a interferência do poder judiciário. E, em tais circunstâncias, o credor fica liberado do ônus de fazer prova do prejuízo e do *quantum*, evitando-se longas controvérsias judiciais.(...)"

A teoria indenizatória da sobreestadia de contêiner penal surge justamente da indenização prévia e ajustada, porquanto a sua exigibilidade se dá de pleno direito, a fim de evitar-se a discussão judicial para fixar-se o valor a ser indenizado, visando, assim, a segurança às partes no cumprimento do que se ajustou.

4 REFERÊNCIAS

BASSO, Maristela. **Contratos internacionais do comércio**. 3. ed. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2002.

BATISTA, Luiz Oavo. **Dos contratos internacionais – Uma visão teórica e prática**. São Paulo: Saraiva, 1994.

BIC – Bureau International des Containeres. **Quartely Publication**. Paris-France, april 91. NR 22.

BIC – Bureau International des Containeres. **Yearly Publication**. Paris-France, NR 26.

- BUTLER, William Elliot. **The Law of the sea and international shipping**. New York: Oceana Publications, 1985.
- CÂMARA DO COMÉRCIO INTERNACIONAL. **Developpement du transport international par conteneur**. Paris: Chambre de Commerce International, 1978.
- COIMBRA, Delfim Bouças. **O conhecimento de carga no transporte marítimo**. 3. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2004.
- GILBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e prática do direito marítimo**. 2. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2005.
- LORENZI, Mario. **Transitário e o transporte internacional no Brasil**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1979.
- MAGALHÃES, José Carlos de. **O Supremo Tribunal Federal e o direito internacional: uma análise crítica**. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2000.
- NOVAES, Antonio Galvão Naclério. **Evolução do transporte marítimo: Aspectos tecnológicos e operacionais**. São Paulo: Marinha do Brasil, 1972.
- OCTAVIANO, Eliane Maria Martins. **Curso de Direito Marítimo**. 2. ed. São Paulo: Manole, 2005.
- RODRIGUES, Paulo Roberto Ambrosio. **Introdução aos sistemas de transporte no Brasil e à logística internacional**. 3. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2003.
- STRENGER, Irineu. **Contratos Internacionais do Comércio**. 4. ed. São Paulo: LTr, 2003.
- VIEIRA, Guilherme Bergmann Borges. **Transporte internacional de cargas**. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2003.