

WAGNER MENEZES

Coordenador

ESTUDOS DE DIREITO INTERNACIONAL

Volume IX



*Anais do 5º Congresso Brasileiro de
Direito Internacional – 2007*



AS PARTES VINCULADAS NO CONTRATO INTERNACIONAL DE TRANSPORTE DE CARGA POR VIA MARÍTIMA – ASPECTOS JURISPRUDENCIAIS

Eliana Aló da Silveira¹

RESUMO

O assunto em questão trata de matéria que tem sido expressivamente apreciada pelo Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo e que aborda a relação jurídica embarcadores, transportadores, importadores e consignatários de mercadorias transportadas além fronteiras por via marítima. Geralmente o assunto motivo de debate ocorre em razão da ocorrência de eventos geradores de despesas no porto de descarga.

O presente artigo visa demonstrar a responsabilidade dos recebedores das mercadorias, quando o porto de destino localiza-se no Brasil, mediante o enfoque das decisões jurisprudenciais, em especial do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, em razão de ser naquele estado onde está localizado o porto de Santos, que notoriamente é o que possui maior movimento de cargas e problemas desta natureza.

1 O CONTRATO INTERNACIONAL DE TRANSPORTE DE CARGA

O conhecimento de carga é o documento constitutivo do contrato de transporte internacional e de prova de posse ou propriedade da mercadoria para o importador, emitido pelo transportador ou consolidador.

A legislação brasileira que rege a matéria refere-se ao conhecimento com as denominações de “Conhecimento de Frete”, “Conhecimento de Embarque”, “Conhecimento de Transporte” ou “Conhecimento de Carga”, sendo que esta última expressão é a consagrada pela Aduana e utilizada pelo Regulamento Aduaneiro (Decreto 4.543, de 26.12.2002).

“O conhecimento de frete original, emitido por empresas de transporte por água, terra ou ar, prova o recebimento da mercadoria e a obrigação de entregá-la no lugar de destino”. (Decreto 19.473, de 10.12.1930, art. 1º).

2 CONCEITO JURÍDICO

Ao que se viu, então, tem-se a formalização da contratação do transporte marítimo como efetuada através de um documento chamado de conhecimento de embarque, que em inglês é denominado *Bill of Lading*, vulgarmente conhecido como *B/L*, que tem, dentre as funções, a de servir como recibo de entrega da carga embarcada, como prova da propriedade das mercadorias nele identificadas e evidenciar as condições pactuadas entre o embarcador e o transportador.

¹ Mestre em Direito Internacional, pela Universidade Católica de Santos e advogada, com atuação preponderante desde 1994, junto a transportadores internacionais de carga.

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, informações presentes 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 representa o anverso do conhecimento de embarque, estas não podem ser modificadas e devem ser aceitas integralmente pelo embarcador, uma vez que se tratam de regras de padronização elaborada pela Câmara Internacional de Comércio (ICC)².

A natureza jurídica do conhecimento de transporte marítimo é de que se trata de um título de crédito, por ser o comprovante de que a mercadoria foi embarcada. Assim, feito o embarque, o armador ou seu representante legal faz a sua entrega ao consignatário, mediante o pagamento do frete.

O BL é tido como um dos documentos mais importantes do comércio exterior, eis que indispensável em qualquer transação comercial realizada através de transporte por água. Sua emissão é feita pelo armador, podendo ser assinado pelo comandante do navio, bem como pela agência marítima representante do armador, em seu nome.

3 PARTES VINCULADAS

O conhecimento de transporte marítimo é uma relação jurídica formada entre o transportador e o exportador ou embarcador, porém vinculam-se a ele no ato da ultimação do transporte, isto é no porto destino, outras partes.

O que reflete bem isto é o texto da lei brasileira que rege a matéria ao definir que “O conhecimento de frete original é título ‘à ordem’, salvo cláusula ‘ao portador’, lançada no contexto”. (Decreto 19.473, de 10.12.1930, art. 1º).

O exportador ou o embarcador representa os interesses do importador ou consignatário no porto de embarque. O que permiti-se afirmar que são partes no conhecimento de transporte marítimo, além do embarcador e transportador, também o consignatário e ou o importador. Sem, no entanto, afastar aquelas partes que vinculam-se a esta relação jurídica, por via de endosso, ou, ainda, em face de sua assunção voluntária adere ao contrato.

4 CONSIGNATÁRIO E IMPORTADOR

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 cumprirem os seus termos, fato que surge por força de dispositivo legal ou por adesão, o qual por ato de vontade própria uma terceira pessoa integra a relação jurídica pré-existente.

Antes mesmo de adentrar na questão destacada, necessário se torna esclarecer que no contrato de transporte marítimo, o embarcador representa os interesses do

² SANTOS, J. Clayton dos. *O Transporte Marítimo Internacional*. 2 ed. – São Paulo: Aduaneiras, 1982, p. 67.

consignatário, que pode ou não ser o importador das mercadorias transportadas, o que é o verdadeiro beneficiário na execução do contrato.

A primeira questão apresentada, ou seja a da parte vinculada por força de lei, diz respeito à hipótese em que o ordenamento legal brasileiro obriga alguém a sujeitar-se ao contrato de transporte e, isto é o que se extrai da interpretação do quanto disposto no art. 6º, do já mencionado Decreto nº. 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 jurisprudência do extinto primeiro Tribunal de Alçada Civil do Estado de São Paulo, que durante aproximadamente 10 (dez) anos decidiu as questões a respeito da matéria, sendo sucedido pelo Tribunal de Justiça, o qual vem mantendo o mesmo entendimento, cuja fundamentação profusa em um dos primeiros acórdãos sobre o tema, merece ser transcrita na íntegra, por ter sido a que mais se aprofundou na questão discutida:

“O que pretende a apelada é receber das apelantes, responsáveis solidárias, os valores referentes à sobreestadia, movimentação limpeza e conservação dos contêineres que acondicionavam as mercadorias que transportou para a co-ré apelante ‘RAMON’.

Baseia a ‘RAMON’ seu inconformismo no fato de não ter avençado com a apelada qualquer frete, mas sim outra empresa sediada na Espanha. Seria então esta empresa o ‘afretador’ e a autora apelada o ‘fretador’.

O termo técnico jurídico a denominar a sobreestadia é ‘demurrage’. E o tempo para carga e descarga é denominado ‘estadias’.

O contrato é que estabelece esse prazo (estadia), estipulando os dias e as horas dados ao carregador para realizar o embarque e o desembarque da carga, caso não seja estipulado contratualmente, há de ser aplicado o uso do porto de embarque ou de desembarque.

Assim, as obrigações do fretador, autora e do afretador, exportador, firma espanhola, estão fixadas no contrato”³.

E, ainda, analisando a doutrina francesa, concluiu o aludido Tribunal que, quando se trata de direitos do destinatário da mercadoria transportada, pode este invocar as cláusulas do contrato de transporte em seu favor, mesmo não tendo dele participado, como se fosse parte, citando:

RENE RODIÈRE, no seu clássico ‘DROIT MARITIME’, 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.

‘*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, analisando a posição da jurisprudência de seu país, magistralmente concluiu o eminente comercialista francês:

³ 4ª Câm. Civ., AC 768.177-0-SP, Rel. J.B. Franco de Godoi, j.30-07-1998.

‘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 memê, à l’inverse le transporteur peut en faire valoir toutes les clauses contre lui, du moins si le destinataire accepte la marchandise.’

Assim, tendo a apelante RAMON aceitado a mercadoria transportada pela apelada, estaria jungida ao contrato de transporte⁴.

Forçoso, portanto, é concluir 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 que dava o mesmo tratamento a matéria, em seu art. 100.

Em síntese, o fundamento para admitir-se a referida hipótese é de que tem sido considerado 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.

5 ENDOSSATÁRIO

O termo endosso é derivado do latim *in dorsum*, que significa no dorso, nas costas, merecendo esta designação pelo fato de ser consignado no verso do documento.

Endosso é uma forma de transmissão de coisa móvel e representa o ato que o proprietário de um título de crédito o transfere para outro, conferindo ao recebedor do título todos os direitos que detinha sobre o título.

Assim, endossatário é aquele que recebe o título e a favor de quem o conhecimento de carga é endossado, o qual está jungido nos mesmos direitos e responsabilidades do consignatário, nos termos do art. 6º, do Decreto 19.473 de 10.12.1930 – “O endossatário nominativo e o portador do conhecimento ficam investidos nos direitos e obrigações do consignatário, em face da empresa emissora”..

Assim, aquele que recebe a carga por meio de endosso, também torna-se parte no contrato de transporte marítimo, o qual agindo sem ressalva, acaba por aceitar todos os termos e condições, podendo, assim, exigir direitos, como responsabilizar-se por cumprir obrigações.

6 ADERENTES

Por outro lado, pode vincular-se ao contrato de transporte, mesmo dele não tendo participado diretamente na época do embarque das mercadorias, uma terceira pessoa que adere aos termos do contrato, como é costumeiramente praticado neste ramo de atividade pelos agentes desconsolidadores de carga e despachantes aduaneiros. Estes, quando da execução do contrato de transporte em nosso território nacional, com o objetivo de agilizar os trâmites burocráticos da liberação das unidades de carga desembarcadas, apresentam um documento, denominado “Termo de responsabilidade por devolução de unidade de carga (contêiners)”, no qual se responsabilizam diretamente e solidariamente ao obrigado principal.

A validade jurídica deste documento independe da forma como se apresenta, desde que expressamente conste em seu conteúdo o fim específico a que se destina,

⁴ Idem.

que é obrigar-se pelo cumprimento de uma, algumas ou todas as cláusulas do conhecimento de embarque, porém este "Termo" é destinado a criar um termo aditivo específico a cláusula de contêiner, a qual já pode ou não estar inserida no conhecimento de transporte marítimo.

Na espécie versada, a parte se apresenta perante o agente local do transportador e mediante a apresentação do aludido "Termo de responsabilidade por devolução de unidade de carga (contêiners)", visa agilizar a liberação da unidade de carga desembarcada, reiterando os termos do conhecimento de transporte marítimo, podendo ser a própria consignatária ou importadora no contrato, ou, um terceiro que diz responsabilizar-se pessoalmente pelo cumprimento de obrigações oriundas da relação de transporte, assumindo expressamente a responsabilidade solidária pelo pagamento dos débitos eventualmente incidentes e que não sejam pagos pelo consignatário ou importador.

Neste documento, há o surgimento de um novo sujeito na relação, o qual solicita a liberação e retirada da unidade de carga e assume toda a responsabilidade não só pela devolução do contêiner vazio no prazo estabelecido, como por todos os encargos daí advindos, inclusive pelo pagamento de taxas e outros mais.

Desta maneira, o aludido "Termo de responsabilidade por devolução de unidade de carga (contêiners)", reflete a adesão não só do importador ou consignatário da carga transportada, mas também deste novo sujeito às cláusulas do conhecimento e, ainda, podendo acrescentar a especificidade da previsão da estadia sem ônus ou a sobreestadia, quando a unidade de carga cedida para acondicionar as mercadorias transportadas não retorna ao terminal indicado no prazo determinado.

Este é o escopo deste tipo de documento, cujo objetivo é dar segurança ao transportador de que a sua unidade de carga retornará no prazo que necessita para disponibilização a outros embarques e a certeza do conhecimento de quem é a responsabilidade pelo pagamento, para que a parte que não devolver a unidade no prazo indicado nesse documento, seja compelida a pagar os valores ali indicados, cuja previsão no conhecimento de transporte em muitas vezes é genérica, reportando-se aos valores diários que serão apresentados pelo agente na liberação das mercadorias.

Um dos primeiros casos submetidos ao Poder Judiciário e que provocou o Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, no ano de 1996, a manifestar-se a respeito da legitimidade do terceiro que apresenta o citado documento, deu-se por meio de agravo de instrumento oriundo de ação de cobrança que o transportador marítimo moveu contra o importador e despachante, que assumiu solidariamente o compromisso de pagar a dívida oriunda do descumprimento de cláusula constante no conhecimento de embarque. O transportador marítimo, ora Autor, interpôs o recurso contra a decisão do juiz monocrático que reconheceu o despachante aduaneiro como parte ilegítima para figurar no pólo passivo da demanda, posto que teria agido meramente como mandatário. O Tribunal acolheu a tese da transportadora marítima, a qual vem aplicando até os dias de hoje em questões idênticas que lhes são submetidas.

O entendimento é de que o signatário do "Termo de responsabilidade por devolução de unidade de carga (contêiners)", tendo-o emitido em impresso próprio, dirigiu-se diretamente ao transportador, representado por seu agente local, e assumiu pessoalmente a responsabilidade solidária. O aludido documento é por si só elucidada-

tivo, sendo que nele o despachante solicita a liberação e a retirada do container e assume todas as responsabilidades não só pela devolução da unidade vazia no prazo, como todos os encargos daí advindos. Verifica-se, pois, que o despachante, *ex parte propriae*, por documento que ele mesmo emitiu, assumiu, no aludido contrato, a posição de devedor solidário, respondendo, conseqüentemente, também pelo que se obrigou.

Este entendimento é ainda mais reforçado pelo fato de que é pacífico em nossos Tribunais se conferir valor subsidiário a documento mesmo sob formato de carta e emanado dos obrigados, mantendo-os assim vinculados ao contrato e obrigados. Admite-se a solidariedade passiva contratual embasada em documento e originariamente amparada pelo conhecimento de transporte marítimo, nos moldes em que o acórdão proferido impôs a reforma da sentença de primeiro grau⁵.

A seguir está sendo apresentado um modelo do aludido “Termo de Responsabilidade”, apresentado pelo aderente, quando da liberação da carga, o qual por decisões emanadas de nossos Tribunais têm sido admitido como parte na relação jurídica estabelecida no contrato de transporte internacional de carga por via marítima, para que cumpra aquilo a que se obrigou no aludido documento.

TIMBRE DO EMITENTE

Santos,.....

TERMO DE RESPONSABILIDADE POR DEVOLUÇÃO DE CONTÊINER(S) VAZIO(S) AO PORTO DE DESCARGA

Favorecido:		
Navio:		
Entrado em:		
BL n.º:		
Porto de embarque:		
Porto de destino:		
Container:	Tipo:	Data da descarga:
Consignatário/Importador:		
Despachante/Comissária de despachos:		

Pelo presente Termo de Responsabilidade, comprometemo-nos a devolver o(s) container(s) acima no local a ser estipulado por V. Sas. ou pelo Armador, assim que ocorrer a desova, concordando, desde já, com as seguintes condições:

⁵ 2ª Câm. Civ., AC 15.160-4/9-SP, Pres. e Rel. J. Roberto Bedran, j. 25-06-1996.

- a) que o tempo livre para desova é de XX (XXXX) dias corridos, contados da respectiva data da descarga do navio ou o estipulado pelo Armador;
- b) que após decorrido o tempo livre, será devido o pagamento da sobreestadia, conforme a tabela de especificação abaixo:

Contêiner	Valor / Dia 11° ao 20°	Valor / Dia 21° ao 30°	Valor / Dia Após 31 ds
20 DC			
40 DC			
20 OT/FT			
40 OT/HC/FT			
20 RF			
40 RF			
20 ISSO			
40 ISSO			

- c) o container deverá ser entregue nas condições em que foi recebido e inteiramente limpo, caso contrário serão cobradas as taxas de limpeza incidentes;
- d) na eventualidade do container apresentar alguma avaria antes da desova ou da sua retirada de zona primária, deverá ser anexo o termo de avaria correspondente, caso contrário se presume que o mesmo estava em boas condições, obrigando o importador e/ou despachante aduaneiro e/ou comissário de despachos a assumir os custos de eventuais reparos;
- e) a partir da efetiva devolução do container e até 72 (setenta e duas) horas após, obriga-se o importador e/ou despachante aduaneiro e/ou comissário de despachos a fornecer ao agente/transportador, a respectiva minuta de devolução, sob pena de considerar-se como válida e correta a data de devolução que o agente/transportador apontar como tal.
- f) portanto, na qualidade de mandatário, despachante aduaneiro e/ou comissário de despachos do consignatário/importador, em conjunto ou separadamente, reiteramos que assumimos inteira responsabilidade pela devolução do(s) container(s) nas condições acima e principal devedor, sob pena de responder pelos valores proporcionais aos dias de atraso (demurrage) e pelos valores decorrentes de taxas tais como: limpeza, varredura, limpeza química, custos de avarias, handling in/out (manuseio) que venham a incidir sobre o(s) container(s).
- g) em caso de disputa, fica eleito o foro da Comarca de Santos, por mais privilegiado que outro seja, para dirimir quaisquer questões relativas a operação de transporte e a este instrumento.

Atenciosamente,

CONSIGNATÁRIO:

NOME:

ENDEREÇO:

CNPJ:

ASSINATURA

REPRESENTANTE:

NOME:
ENDEREÇO:
CNPJ:
ASSINATURA

CARIMBO DO CNPJ DO CONSIGNATÁRIO/
IMPORTADOR

7 REFERÊNCIAS

- ANJOS, J. Haroldo dos; GOMES, Carlos Rubens Caminha. *Curso de Direito Marítimo*. Rio de Janeiro: Renovar, 1992.
- AZÚA, Daniel E. Real de. *Transportes e seguros marítimos para o exportador*. 2. ed.. São Paulo: Aduaneiras, 1987.
- COIMBRA, Delfim Bouças. *O conhecimento de carga no transporte marítimo*. 3 ed.. São Paulo: Aduaneiras, 2004.
- FARIA, Sergio Fraga Santos. *Fragmentos da história dos transportes*. São Paulo: Aduaneiras, 2001.
- FUX, Luiz. “Homologação de sentença estrangeira”. in: *O direito internacional contemporâneo – Estudos em homenagem ao Prof. Jacob Dolinger*. Organizadores: BURCIO, Carmen. BARROSO. *Rio de Janeiro*. São Paulo. Recife: Renovar, 2006, 643-649.
- GILBERTONI, Carla Adriana Comitê. *Teoria e prática do direito marítimo*. 2 ed.. Rio de Janeiro: Renovar, 2005.
- GOMES, Carlos Rubens Caminha. *Direito comercial marítimo*. Rio de Janeiro: Editora Rio, 1978.
- LORENZI, Mario. *Transitário e o transporte internacional no Brasil*. 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.
- RANGEL, Vicente Mariotta. *Direito e relações internacionais*. 7. ed..São Paulo: Revista dos Tribunais, 2002.
- RODAS, João Grandino (coord.). *Contratos Internacionais*. 2. ed. São Paulo: RT. s.d.
- RODRIGUES, Paulo Roberto Ambrosio. *Introdução aos sistemas de transporte no Brasil e à logística internacional*. 3 ed.. São Paulo: Aduaneiras, 2003.
- SAMPAIO DE LACERDA, J.C.. *Curso de direito comercial marítimo e aeronáutico*. 6. ed. Rio de Janeiro: Livraria Freitas Bastos, 1963.
- SANTOS, José Clayton dos. *O Transporte Marítimo Internacional*. 2 ed.. São Paulo: Aduaneiras, 1982.
- STRENGER, Irineu. *Contratos Internacionais do Comércio*. 4 ed..São Paulo: LTr, 2003.
- _____. *Direito Internacional Privado*, 3 ed. SP – LTR.1996
- VIEIRA, Guilherme Bergmann Borges. *Transporte internacional de cargas*. 2. ed., São Paulo: Aduaneiras, 2003.
- WLACH, René. *O contêiner e a norma brasileira*. Monografia para conclusão do curso de Direito. Santos: Universidade Metropolitana de Santos, 2002.