

# REGRAS DE ROTTERDAM: A VIABILIDADE DE ADESÃO E RATIFICAÇÃO EM FAVOR DO TRANSPORTE MARÍTIMO

## ROTTERDAM RULES: THE VIABILITY OF ACCESSION AND RATIFICATION IN FAVOR OF MARITIME TRANSPORT

Marcelo José das Neves<sup>1</sup>

**RESUMO:** Este artigo propõe uma reflexão sobre a possibilidade de adesão e ratificação das Regras de Rotterdam pelo Brasil, embora inúmeros pareceres desfavoráveis já tenham sido emitidos. O instituto da limitação de responsabilidade busca a diminuição dos riscos de uma aventura marítima, e um regime menos oneroso ao transportador pode se mostrar favorável economicamente à sua atividade, criando um cenário competitivo, ao propiciar a redução do Custo Brasil e uma possível diminuição do frete. Por meio de uma análise comparada, buscase a aproximação da regulamentação doméstica e internacional, permitindo um posicionamento favorável à ratificação, uma vez que a limitação da responsabilidade pode contribuir para o incremento da indústria *shipping* brasileira.

**PALAVRAS-CHAVE:** Responsabilidade Civil do Transportador Marítimo. Limitação de Responsabilidade. Regras de Rotterdam. Ratificação.

**ABSTRACT:** This paper offers a reflection about the possibility of accession and ratification of the Rotterdam Rules by Brazil, although many unfavorable opinions have already been issued. The liability limitation institute search the decrease of the risks of a maritime adventure, and less costly regime to the carrier may be economically favorable to its activity, creating a competitive scenario, by allowing the reduction of the Brazilian Cost and a possible decrease

---

<sup>1</sup> Doutorando em Estudos Marítimos pela Escola de Guerra Naval; Mestre em Direito pela Universidade Católica de Santos; Pós-graduado em Direito Empresarial, Área de Concentração em Direito Marítimo pela Fundação Getúlio Vargas - FGV/RJ; Bacharel em Direito pela Universidade de Taubaté; Professor de Direito Marítimo na Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (EFOMM/RJ). Membro do Instituto Brasileiro de Direito do Mar (IBDMAR), do Instituto Iberoamericano de Direito Marítimo (IIDM) e da Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM). Pesquisador do Grupo de Pesquisa em Direito Internacional (GPDI) e do Laboratório de Estudos e Pesquisas Avançadas em Direito Internacional e Ambiental (LEPADIA), da Universidade Federal do Rio de Janeiro. E-mail: professormarceloneves@gmail.com

of freight. Through a comparative analysis, it seeks to approximate domestic and international regulation, allowing a favorable position for ratification, since the limitation of responsibility can contribute to the increase of the Brazilian shipping industry.

**KEYWORDS:** Civil Liability of the Maritime Carrier. Limitation of Liability. Rules of Rotterdam. Ratification.

**SUMÁRIO:** 1. Introdução; 2. Convenções Internacionais sobre Responsabilidade Civil do Transportador Marítimo; 3. O Ordenamento Jurídico Brasileiro; 4. Responsabilidade Civil Pautada nas Regras de Rotterdam; 5. As Posições Doutrinárias sobre a Ratificação Brasileira; 6. A reflexão em favor da adesão; 7. Considerações Finais; 8. Referências.

## 1 INTRODUÇÃO

O desenvolvimento dos povos sempre esteve ligado ao comércio, e este, por sua vez, foi impulsionado pelo transporte marítimo. Desde os tempos mais remotos, o homem utiliza os mares e oceanos para o deslocamento entre diversas localidades.

De vital importância, o transporte de mercadorias pela via marítima ocupa posição de destaque no cenário internacional. Responsável por 90% do comércio mundial, aproxima países e culturas de diversos cantos do mundo.

É certo que a atividade econômica exercida pelo transportador marítimo lhe impõe riscos, uma vez que as mercadorias estão sujeitas a diversas avarias no decorrer da viagem. Ao celebrar um contrato de transporte de mercadorias pelo mar, transportador e embarcador devem ter em mente que ambos enfrentarão riscos durante a expedição marítima, e na ocorrência de prejuízos é necessário definir quem paga, quanto paga e quando paga<sup>2</sup>.

Por se tratar de atividade globalizada, o transporte marítimo internacional exige certa uniformização e, nas palavras de Octaviano Martins<sup>3</sup>, “destacam-se significativas iniciativas de

---

<sup>2</sup> CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de; GUTIERREZ, Normam Augusto Martinez. **Limitação da responsabilidade civil no transporte marítimo**. Rio de Janeiro, RJ: Renovar, 2016.

<sup>3</sup> OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. **Luzes e sombras das Regras de Rotterdam**: a posição do Brasil e da América Latina. In: OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria; PIMENTA, Matusalém

uniformização internacional visando a sistematização do direito aplicável ao transporte marítimo internacional de mercadorias.”

O instituto da limitação e exoneração da responsabilidade do transportador é um dos temas mais controvertidos do Direito Marítimo, e nessa tentativa de uniformização quatro convenções internacionais se destacam: As Regras de Haia de 1924, Haia-Visby, Hamburgo e as recentes Regras de Rotterdam.

O Brasil não ratificou nenhuma dessas convenções, e o maior argumento para isso é o fato de ser considerado um país transportado, de carga, e as convenções possuem características que favorecem os países transportadores. No cenário atual do comércio internacional, o Brasil transporta suas mercadorias em navios de armadores estrangeiros.

Muito se discute sobre a ratificação das Regras de Rotterdam, aprovadas pela Organização das Nações Unidas (ONU) em 2009. Posicionamentos favoráveis e contrários foram emitidos pelos mais respeitados doutrinadores do país. O entendimento dominante ainda é pela não adesão, com base no fundamento acima mencionado: o Brasil é um país transportado.

Todavia, o que se busca neste artigo é refletir sobre eventuais vantagens na ratificação, principalmente a possibilidade de transformação do Brasil em um país transportador, uma vez que um regime menos severo ao empresário da navegação pode se mostrar um atrativo para a indústria *shipping* brasileira.

Para embasar um novo posicionamento, será feita uma análise comparativa, cotejando as disposições das Regras de Rotterdam com o ordenamento jurídico doméstico, procurando aproximá-los a ponto de demonstrar que a ratificação pode ser interessante para o país. Como assevera Nascimento<sup>4</sup>, “a simples reunião e cotejamento de textos normativos de ordens jurídicas soberanas diversas não importa em comparação jurídica, assemelhando-se, muito mais, à conduta do leigo que interpreta as regras de direito. Deve haver um objetivo para

---

Gonçalves. **Direito marítimo**: reflexões doutrinárias: sugestões para monografias, dissertações e teses. Rio de Janeiro, RJ: Lumen Juris, 2015. p. 190.

<sup>4</sup> NASCIMENTO, Luiz Sales do. **Direito constitucional comparado**: pressupostos teóricos e princípios gerais. São Paulo: Verbatim, 2011, p. 143.

a comparação, como há para a interpretação.” Na análise em tela, este objetivo é a ratificação das Regras de Rotterdam.

Visando atingir esse objetivo, a segunda seção do artigo aborda as quatro convenções sobre responsabilidade civil do transportador, trazendo um panorama geral sobre o instituto da limitação e exoneração da responsabilidade. A terceira seção trata da responsabilidade civil à luz do ordenamento jurídico brasileiro. A seguir, a quarta seção, de forma mais minuciosa, faz uma análise das disposições das Regras de Rotterdam. A quinta seção aborda os posicionamentos contrários e favoráveis à ratificação. Por fim, a sexta seção procura demonstrar que os posicionamentos favoráveis devem ser levados em conta, visando uma possível ratificação das Regras de Rotterdam, como um primeiro passo para fortalecer a indústria da navegação no país.

## **2 CONVENÇÕES INTERNACIONAIS SOBRE RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR MARÍTIMO**

Como leciona Castro Junior<sup>5</sup>, diante “da abusividade das regras que regulavam o transporte marítimo no final do século XIX, alguns países embarcadores, como EUA e Canadá, começaram a limitar a validade de cláusulas exoneradoras”, que excluem ou limitam a responsabilidade do transportador marítimo.

Essa abusividade era identificada nas cláusulas de exclusão de responsabilidade contidas em contratos de adesão, via de regra, elaborados por armadores. Tais contratos possuíam cláusulas que protegiam demasiadamente o transportador, de modo a exonerá-lo da responsabilidade de indenização por perdas e avarias de carga.

A regulamentação da responsabilidade civil do transportador marítimo remonta à elaboração do *Harter Act*, nos Estados Unidos da América, em 1893. Essa norma determinava ao transportador empregar a diligência razoável (*due diligence*) para salvar a carga e evitar sua perda, proibindo ao armador adotar cláusula que exonerasse tal dever<sup>6</sup>.

---

<sup>5</sup> CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de; GUTIERREZ, Normam Augusto Martinez. **Limitação da responsabilidade civil no transporte marítimo**. Rio de Janeiro, RJ: Renovar, 2016, p. 113.

<sup>6</sup> OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. Luzes e sombras das Regras de Rotterdam: a posição do Brasil e da América Latina. In: OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria; PIMENTA, Matusalém

As inovações trazidas pelo *Harter Act* mudaram completamente a relação jurídica entre transportadores e embarcadores, pois o regime passou a favorecer os interesses destes, em detrimento daqueles.

Em 1924 foi assinada a Convenção Internacional para Unificação de Certas Regras em Matéria de Conhecimento de Embarque, a fim de regular as relações contratuais do transporte marítimo, trazendo um regime totalmente favorável ao transportador, ao estabelecer cláusulas de exoneração de responsabilidade, bem como limites indenizatórios em casos de falta e avaria de carga. Essa convenção ficou conhecida como Regras de Haia de 1924. Em 1968 e 1979 foram aprovados protocolos de reforma, que ficaram conhecidos como Regras de Haia-Visby. As Regras de Haia-Visby atualizaram os limites máximos de indenização e adotaram os Direitos Especiais de Saque (DES) como padrão indenizatório.

De acordo com Gomes,

[...] grande parte dos países em desenvolvimento, em sua maioria embarcadores de carga (*cargo owners*), consideraram as Regras de Haia de 1924 (e acrescentamos aqui os seus protocolos adicionais) muito favoráveis aos armadores (*shipowners*). Esses países encontravam-se em maior número, mas possuíam uma frota naval reduzida. Essa conjuntura levou à criação, em 1978, da Convenção das Nações Unidas sobre o transporte de mercadorias por mar, chamadas de Regras de Hamburgo<sup>7</sup>.

As Regras de Hamburgo modificaram novamente o cenário, adotando o princípio da presunção de culpa do transportador por avarias e faltas de carga, excluindo as cláusulas de exoneração criadas pela convenção anterior, e ainda ampliando os limites indenizatórios, contrariando os interesses dos armadores.

De acordo com Martins e Otero,

As regras de Haia-Visby têm por fim a disciplina da responsabilidade do armador no contrato de transporte marítimo internacional de mercadorias.[21]  
Tais regras são o resultado da International Convention for Unification of

---

Gonçalves. **Direito marítimo**: reflexões doutrinárias: sugestões para monografias, dissertações e teses. Rio de Janeiro, RJ: Lumen Juris, 2015. p. 189-224.

<sup>7</sup> GOMES, Saulo Machado. A origem e o desenvolvimento histórico do instituto da limitação de responsabilidade do transportador marítimo. **Revista Eletrônica Direito e Política, Programa de Pós-graduação Stricto Sensu em Ciência Jurídica da UNIVALI**, Itajaí, v. 9, n. 1, 1º quadrim. 2014, p. 64. Disponível em: <[www.univali.br/direitoepolitica](http://www.univali.br/direitoepolitica)>. Acesso em: 19 maio. 2022.

Certain Rules related to bill of lading, Convenção de Bruxelas de 1924, com as alterações dos protocolos Visby (1968), e do Protocolo de Direitos Especiais de Saque (1979). As Regras de Haia (1924) constituem a primeira tentativa de uniformizar as normas aplicáveis ao transporte marítimo, obtendo o apoio de muitos Estados. Contudo, as posteriores alterações pelos protocolos de 1968 e o de 1979 não foram aceitas pela maioria dos Países, o que implicou no rompimento da uniformidade até então obtida. Dentre os principais países que ratificaram as Regras Haia-Visby estão a Dinamarca, a França, a Inglaterra, o Japão, a Espanha, a Noruega, a Grécia, dentre outros,[22] e, no âmbito do MERCOSUL, temos a Argentina e o Paraguai. As Regras de Hamburgo foram fruto da tentativa das Nações Unidas de lançar uma nova uniformização ao transporte marítimo internacional, a fim de amenizar situação de privilégio que os transportadores marítimos mantinham sob a égide das Regras Haia-Visby.[23] As Regras de Hamburgo, ou United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, teve seu protocolo firmado em Hamburgo, no ano de 1978, e, entrou em vigor internacional em 1º de novembro de 1992.[24] O Brasil é signatário das Regras de Hamburgo, contudo não a ratificou. Dentre os países que ratificaram podemos citar o México, o Egito, o Chile, a Áustria e diversos países africanos<sup>8</sup>.

A existência de três convenções superpostas, Haia, Haia-Visby e Hamburgo, dificultou a uniformização das regras e, diante disso, a Comissão das Nações Unidas para o Direito Comercial Internacional, junto com o Comitê Marítimo Internacional, desenvolveu um trabalho com o intuito de atualizar e padronizar toda a legislação internacional sobre transporte marítimo.

Em 11 de dezembro de 2008, a Assembleia Geral das Nações Unidas aprovou o texto da *United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Party by Sea*, chamada de *Rotterdam Rules*. As Regras de Rotterdam têm como objetivo regular o transporte de mercadorias porta a porta (*door to door*), desde que compreenda uma parte pelo modal marítimo.

O primeiro país a aderir às Regras de Rotterdam foi a Espanha<sup>9</sup>, seguida por Estados Unidos da América, França, Grécia, Holanda, Noruega, Suécia e Suíça.

---

<sup>8</sup> OTERO, Adilson Luis Hilker; OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. **Regras das Convenções Internacionais em contratos de transporte marítimo**. Disponível em <http://www.publicadireito.com.br/conpedi/manaus/arquivos/anais/fortaleza/3629.pdf>. Acesso em 27 maio 2022.

<sup>9</sup> “*España se ha convertido en primer país en ratificar un nuevo Convenio internacional regulador del transporte marítimo de mercancías (conocido como las Reglas de Rotterdam), de 3 de julio de 2008,*

Até o momento, o Brasil sequer é signatário das Regras de Rotterdam, por razões que serão esclarecidas em tópico posterior, e não há sinais de que irá assinar. Correntes favoráveis e contrárias tecem seus argumentos, pautadas nos mais diversos motivos, sempre comparando as regras internacionais com a legislação interna e descrevendo seus efeitos.

Aplica-se, portanto, em matéria de responsabilização do transportador marítimo, em solo nacional, a legislação doméstica.

### **3 A LIMITAÇÃO DE RESPONSABILIDADE NO ORDENAMENTO JURÍDICO BRASILEIRO**

No Brasil, os contratos de transporte são regidos exclusivamente pelas regras do Código Civil, artigos 730 a 756, e, em matéria de responsabilidade civil, aplicam-se os artigos 186<sup>10</sup>, 187<sup>11</sup> e 927<sup>12</sup>, uma vez que não foram ratificadas as convenções que tratam do assunto.

Nesta seara, grande parte da doutrina e jurisprudência consideram o contrato de transporte uma obrigação de resultado, caracterizando como objetiva a responsabilidade do transportador<sup>13</sup>.

Assim, na ocorrência de faltas e avarias de carga, cabe ao transportador comprovar as hipóteses excludentes de responsabilidade para se eximir do dever de indenizar<sup>14</sup>, não

---

*concebido com el objetivo de unificar el derecho del transporte marítimo internacional.*” (CALABUIG, 2017, p. 463).

<sup>10</sup> Art. 186 CC – Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito.

<sup>11</sup> Art. 187 CC – Também comete ato ilícito o titular de um direito que, ao exercê-lo, excede manifestamente os limites impostos pelo seu fim econômico ou social, pela boa fé ou pelos costumes.

<sup>12</sup> Art. 927 CC – Aquele que, por ato ilícito, causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo. Parágrafo único – Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade economicamente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem.

<sup>13</sup> CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de; GUTIERREZ, Normam Augusto Martinez. **Limitação da responsabilidade civil no transporte marítimo**. Rio de Janeiro, RJ: Renovar, 2016.

<sup>14</sup> Art. 393 CC – O devedor não responde pelos prejuízos resultantes de caso fortuito ou força maior, se expressamente não se houver por eles responsabilizado. Parágrafo único – O caso fortuito ou de força maior verifica-se no fato necessário, cujos efeitos não era possível evitar ou impedir.

podendo lhe serem aplicadas as cláusulas limitativas e exoneradoras mencionadas no tópico anterior.

Trata-se de um regime considerado severo ao empresário do transporte, já que, por se tratar de responsabilidade objetiva, não raro deverá arcar com os prejuízos.

Acrescenta-se ainda a Súmula 161 do Supremo Tribunal Federal, que assim dispõe: “em contrato de transporte, é inoperante a cláusula de não indenizar.”.

Há quem defenda que esse é o posicionamento correto, uma vez que o Brasil é considerado um país de carga, transportado, não possui frota mercante arvorando o pavilhão nacional e depende demasiadamente de transportadores estrangeiros. Portanto, não há razão em adotar um regime que proteja interesses que não sejam os da carga.

O contrato de transporte marítimo é evidenciado por um documento denominado Conhecimento de Embarque (*Bill of Lading - BL*). Considerado um dos documentos mais importantes do transporte marítimo, junto com a Carta Partida e o Manifesto de Carga, contém detalhadamente todas as obrigações entre transportador e embarcador, definindo, dentre outros, o navio a ser utilizado na operação, a carga a ser transportada, porto de origem e destino e valor do frete.

É comum encontrar nos conhecimentos de embarque uma Cláusula *Paramount*, cuja finalidade é definir a legislação aplicável em caso de faltas e avarias, bem como o foro para solução de controvérsias.

Esses contratos são tidos como “de adesão”, redigidos pelos transportadores, e os embarcadores de mercadorias não podem modificar o seu conteúdo.

Todavia, como as convenções internacionais não foram ratificadas pelo Brasil, é tendência na jurisprudência pátria repelir qualquer cláusula que tenha por finalidade afastar a responsabilidade ou estabelecer limites indenizatórios.



Discorda-se de tal entendimento, junto com parte da doutrina<sup>15</sup>, uma vez que a cláusula de não indenizar não deve ser confundida com a cláusula de limitação, prevista, inclusive, no artigo 750 do Código Civil, que dispõe que “a responsabilidade do transportador, limitada ao valor do conhecimento, começa no momento em que ele, ou seus prepostos, recebem a coisa; termina quando é entregue ao destinatário, ou depositada em juízo, se aquele não for encontrado.”

Verifica-se, portanto, que a limitação do dever de indenizar está prevista no ordenamento jurídico brasileiro, e não deve ser vista como uma proteção ao transportador. Sua inserção no cenário nacional deve ser aceita, já que pode trazer reflexos positivos no comércio internacional, incentivando a indústria *shipping* brasileira.

#### **4 A RESPONSABILIDADE CIVIL PAUTADA NAS REGRAS DE ROTTERDAM**

Conforme já descrito, as Regras de Rotterdam surgiram como tentativa de padronizar as normas sobre responsabilidade civil do transportador marítimo diante da diversidade regulatória até então existente.

A partir da segunda metade do século XX, a evolução tecnológica alcançou o transporte marítimo, otimizando espaços nos navios e modificando certas práticas até então desenvolvidas, e as normas anteriores não mais correspondiam à necessidade regulatória.

De forma ousada, as Regras de Rotterdam procuraram regulamentar a otimização do direito marítimo. Assevera Octaviano Martins que

[...] a adoção de regras uniformes para reger os contratos internacionais de transporte total ou parcialmente por mar promove segurança jurídica, pretende favorecer a eficiência do transporte internacional de mercadorias e facilitar novas oportunidades, desempenhando assim um papel fundamental na promoção do desenvolvimento econômico e do comércio nacional e internacional<sup>16</sup>.

---

<sup>15</sup> “Há que se ter cautela quando se trata de cláusulas limitativas e exoneradoras da responsabilidade do transportador marítimo, vez que são institutos diferentes.” (CASTRO JUNIOR, 2013, p. 208).

<sup>16</sup> OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. **Luzes e sombras das Regras de Rotterdam**: a posição do Brasil e da América Latina. In: OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria; PIMENTA, Matusalém Gonçalves. **Direito marítimo**: reflexões doutrinárias: sugestões para monografias, dissertações e teses. Rio de Janeiro, RJ: Lumen Juris, 2015. p. 194.

Dentre as inovações substanciais em relação às Regras de Haia e Hamburgo, destacam-se a regulamentação do transporte multimodal<sup>17</sup> e do conhecimento de embarque eletrônico.

A limitação de responsabilidade mais uma vez foi tratada na nova convenção. As Regras de Rotterdam atualizaram o teto indenizatório para 875 Direitos Especiais de Saque (DES) por volume, ou 3 DES por quilo de peso bruto da carga que seja objeto da reclamação ou litígio. Quanto à exoneração, manteve o afastamento da falta náutica previsto anteriormente nas Regras de Hamburgo e reduziu o extensivo rol de permissões exoneradoras das Regras de Haia.

## **5 AS POSIÇÕES DOUTRINÁRIAS SOBRE A ADESÃO DO BRASIL**

Após a aprovação das Regras de Rotterdam, surgiram opiniões favoráveis e contrárias à adesão brasileira. Majoritariamente, os principais doutrinadores recomendaram a não adesão.

Castro Junior menciona a recomendação da Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM) a seguir transcrita:

Sem perseguir o exame de outras inovações introduzidas por esta Convenção ao longo de quase uma centena de artigos, pode-se concluir que, pelas razões acima expostas, não se recomenda, neste momento, qualquer movimentação para a ratificação ou adesão do Brasil às Regras de Rotterdam. Associação Brasileira de Direito Marítimo. Artur R. Carbone. Presidente<sup>18</sup>.

---

<sup>17</sup> O Transporte Multimodal de Cargas é aquele que, regido por um único contrato, utiliza duas ou mais modalidades de transporte, desde a origem até o destino, e é executado sob a responsabilidade única de um Operador de Transporte Multimodal - OTM.

<sup>18</sup> CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de; GUTIERREZ, Normam Augusto Martinez. **Limitação da responsabilidade civil no transporte marítimo**. Rio de Janeiro, RJ: Renovar, 2016, p. 149.

Octaviano Martins também se posiciona de forma contrária à adesão, ao afirmar que “a adesão a Rotterdam não atende aos interesses atuais do Brasil, essencialmente pelo fato de Rotterdam priorizar os interesses do transportador internacional<sup>19</sup>”.

Acrescenta-se ainda a Declaração de Montevideo de 2010, idealizada por representantes de países contrários às Regras de Rotterdam. Essa Declaração recomenda aos Estados americanos a não ratificação, nos seguintes termos:

Analisada a Convenção de Rotterdam e feita a exposição de razões fundamentais, que todos os governos dos países latino-americanos não devem ser signatários das chamadas Regras de Rotterdam e, se porventura alguns o forem, que os respectivos parlamentos, observadas as regras que disciplinam a teoria dos freios e contrapesos, não ratifiquem as assinaturas, tornando inaplicável a Convenção à luz de cada ordenamento jurídico nacional<sup>20</sup>.

De outro lado, encontram-se escritos doutrinários que defendem a ratificação, alegando a existência de pontos positivos nas inovações trazidas pelas Regras de Rotterdam, como a regulação do transporte porta a porta, alteração nas cláusulas excludentes de responsabilidade e utilização de documentos eletrônicos.

## **6 A REFLEXÃO EM FAVOR DA ADESÃO**

Um dos principais argumentos pela não adesão é a limitação de responsabilidade. Como o Brasil é um país transportado, qualquer regime que favoreça o transportador é prontamente rejeitado pelos especialistas no assunto.

Todavia, o velho discurso de país transportado deve ser superado. O Brasil vive um momento importante no cenário mundial face as descobertas do pré-sal, com possibilidades de aquecer a indústria *shipping*. O novo marco regulatório da navegação, com a aprovação da Lei

---

<sup>19</sup> OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. **Luzes e sombras das Regras de Rotterdam**: a posição do Brasil e da América Latina. In: OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria; PIMENTA, Matusalém Gonçalves. **Direito marítimo**: reflexões doutrinárias: sugestões para monografias, dissertações e teses. Rio de Janeiro, RJ: Lumen Juris, 2015. p. 222.

<sup>20</sup> OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria; GONÇALVES, Raphael Magno Vianna. **As Regras de Rotterdam**. In: SILVA FILHO, Nelson Cavalcanti; WARDE JR., Walfrido Jorge; BAYEUX NETO, José Luiz (Org.). **Direito marítimo e portuário**: novas questões. São Paulo: Quartier Latin, 2013. p. 128.

nº 13.401, de 7 de janeiro de 2022, que implementa o programa de estímulo à navegação de cabotagem demonstra que o país quer se fortalecer na indústria de transporte marítimo.

É certo que o regime de responsabilidade civil do transportador marítimo previsto na legislação nacional pode ser considerado severo ao transportador. Entretanto, há que se analisar melhor os preceitos de nossa legislação e da convenção que se pretende ver assinada, principalmente sob a ótica da limitação e exoneração de responsabilidade.

De acordo com as Regras de Rotterdam, o transportador marítimo se exime da responsabilidade se provar alguma cláusula excludente prevista, e, se porventura, tiver que indenizar algum prejuízo, os valores serão limitados de acordo com os índices também previstos na convenção.

Ora. Comparativamente, o ordenamento jurídico também prevê situação de exoneração e limitação de responsabilidade, nos artigos 393 e 750 do Código Civil, já mencionados. Portanto, não há que se falar que a legislação brasileira não contém tais institutos. Há, internamente, dispositivos legais que favorecem o transportador. Este poderá afastar sua responsabilidade na ocorrência das hipóteses do art. 393 CC, caso fortuito e força maior, e, se isso não for possível, terá a sua responsabilidade limitada ao valor do conhecimento, a teor do art. 750 CC.

Verifica-se, então, que o discurso “país de carga” não é um fundamento adequado para justificar a não adesão. Estudos detalhados devem ser feitos no sentido de se olhar com menos repulsa para as Regras de Rotterdam, visando um melhor juízo de valor sobre a sua aceitação, já que esta pode ser favorável ao país.

Nas palavras de Castro Junior, “a limitação de responsabilidade pode contribuir para incentivar o uso do modal aquaviário, bem como para a distribuição do risco da atividade<sup>21</sup>”, o que pode tornar mais justa e equilibrada a relação entre embarcadores e transportadores marítimos.

---

<sup>21</sup> CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de; GUTIERREZ, Normam Augusto Martinez. **Limitação da responsabilidade civil no transporte marítimo**. Rio de Janeiro, RJ: Renovar, 2016, p. 192.

## 7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

95% do comércio internacional brasileiro é transportado pelo modal marítimo, e quase sua totalidade está em navios estrangeiros. Estima-se que apenas 3% desse volume estejam em navios de bandeira brasileira. Na década de 1970, nossos navios transportavam 30% dessas mercadorias. Tratava-se da época de ouro da Marinha Mercante, onde a frota de navios com bandeira brasileira navegava por todos os oceanos do planeta. Com o passar dos anos, por conta de políticas públicas não tão adequadas, a frota nacional foi desaparecendo no cenário internacional, o que tornou o país dependente de navios de bandeira estrangeira.

A adoção de uma regra internacional com vistas à padronização de normas do comércio marítimo pode trazer segurança jurídica e equilíbrio entre as partes envolvidas nessa atividade tão importante. Não basta argumentar que o Brasil é um país de carga para repulsar qualquer convenção internacional que venha a propor um regime favorável ao transportador marítimo. É inevitável que se adote uma postura condizente com o objetivo que se quer alcançar. A formulação de políticas públicas para fomentar a navegação brasileira deve passar pela análise desses instrumentos internacionais, de modo a internalizá-los e trazer a segurança jurídica que o empresário da navegação necessita.

Essa distribuição dos riscos de uma aventura marítima pode se mostrar favorável economicamente à indústria *shipping* brasileira e criar um cenário competitivo ao propiciar a redução do Custo Brasil, com a consequente e possível redução do valor do frete.

Assim, há que se considerar a possibilidade de adesão e ratificação das Regras de Rotterdam visando a uniformização e segurança jurídica, como contribuição para a inserção do Brasil no grupo dos países transportadores.

## 8 REFERÊNCIAS

CALABUIG, Rosario Espinosa. El derecho marítimo em España tras las Reglas de Rotterdam. In: OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria; OLIVEIRA, Paulo Henrique Reis (Org.). **Direito marítimo e portuário**: estudos em homenagem ao Professor Sérgio Matte. Belo Horizonte: Arraes, 2017. p. 463-480.

CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de. A importância do direito comparado para o direito marítimo. In: CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de (Org.). **Direito marítimo made in Brasil**. São Paulo: Lex Editora: 2007. p. 249-270.

CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de Breves notas sobre a limitação da responsabilidade civil no transporte marítimo de mercadorias. In: SILVA FILHO, Nelson Cavalcanti; WARDE JR., Walfrido Jorge; BAYEUX NETO, José Luiz (Org.). **Direito marítimo e portuário: novas questões**. São Paulo: Quartier Latin, 2013. p. 185-212.

CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de; GUTIERREZ, Normam Augusto Martinez. **Limitação da responsabilidade civil no transporte marítimo**. Rio de Janeiro, RJ: Renovar, 2016.

GOMES, Saulo Machado. **A origem e o desenvolvimento histórico do instituto da limitação de responsabilidade do transportador marítimo**. In: Revista Eletrônica Direito e Política, Programa de Pós-graduação Stricto Sensu em Ciência Jurídica da UNIVALI, Itajaí, v. 9, n. 1, 1º quadrim. 2014. Disponível em: <[www.univali.br/direitoepolitica](http://www.univali.br/direitoepolitica)>. Acesso em: 19 maio. 2022.

GONÇALVES, Raphael Magno Vianna. Convenções internacionais e transporte marítimo de mercadorias. In: SILVA FILHO, Nelson Cavalcanti; WARDE JR., Walfrido Jorge; BAYEUX NETO, José Luiz (Org.) **Direito marítimo e portuário: novas questões**. São Paulo: Quartier Latin, 2013. p. 173-184.

LACERDA, J. C. Sampaio de. **Curso de direito privado da navegação**. 2ª ed. Rio de Janeiro, RJ: Biblioteca Jurídica Freitas Bastos, 1974. v. 1.

NASCIMENTO, Luiz Sales do. **Direito constitucional comparado: pressupostos teóricos e princípios gerais**. São Paulo: Verbatim, 2011.

OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. Análise conceitual e perspectiva comparada dos contratos de transporte e contratos de fretamento no direito brasileiro e direito inglês. In: OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria; OLIVEIRA, Paulo Henrique Reis (Org.). **Direito marítimo e portuário: estudos em homenagem ao Professor Sérgio Matte**. Belo Horizonte: Arraes, 2017. p. 51-71.

OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. **Curso de direito marítimo**. Barueri: Manole, 2015. v. 3: Contratos e processos.

OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. **Luzes e sombras das Regras de Rotterdam: a posição do Brasil e da América Latina**. In: OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria; PIMENTA, Matusalém Gonçalves. **Direito marítimo: reflexões doutrinárias: sugestões para monografias, dissertações e teses**. Rio de Janeiro, RJ: Lumen Juris, 2015. p. 189-224.

OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria; GONÇALVES, Raphael Magno Vianna. **As Regras de Rotterdam**. In: SILVA FILHO, Nelson Cavalcanti; WARDE JR., Walfrido Jorge; BAYEUX NETO, José Luiz (Org.). **Direito marítimo e portuário: novas questões**. São Paulo: Quartier Latin, 2013. p. 111-132.

OTERO, Adilson Luis Hilkner; OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. **Regras das Convenções Internacionais em contratos de transporte marítimo.** Disponível em <http://www.publicadireito.com.br/conpedi/manaus/arquivos/anais/fortaleza/3629.pdf>. Acesso em 27 maio 2022.