

## DA (IN)APLICABILIDADE DO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR NOS TRANSPORTES MARÍTIMOS DE CARGAS

### THE (IN)APPLICABILITY OF THE CONSUMER DEFENSE CODE IN MARITIME CARGO TRANSPORT

Diego Vinícius Soares Bonetti<sup>1</sup>

**RESUMO:** O artigo trata da problemática da (in)aplicabilidade do Código de Defesa do Consumidor nos contratos de transportes marítimos de cargas, à luz dos precedentes jurisprudenciais do Superior Tribunal de Justiça. A questão envolve relevantes interesses conflitantes, tendo em vista que a aplicação da Lei Consumerista implica diversos reflexos mais favoráveis aos contratantes do serviço de transporte e, conseqüentemente, desvantajosos aos transportadores. A metodologia empregada é a da revisão bibliográfica, com análise comparativa de julgados do Superior Tribunal de Justiça.

**Palavras-chave:** Transporte marítimo de cargas; Responsabilidade civil do Transportador; Aplicabilidade das normas de proteção e defesa do consumidor.

**ABSTRACT:** The article discusses the problem of the (in)applicability of the Brazilian Consumer Protection Code in maritime cargo transport contracts, illustrated by the jurisprudential precedents of the Superior Court of Justice. The issue involves relevant conflicting interests, given that the application of the Consumer Law implies several more favorable reflexes to the transport service contractors and, consequently, disadvantageous to transporters. The methodology used is the literature review, qualified by a comparative analysis of judgments of the Superior Court of Justice.

**Keywords:** Maritime transport of goods; Civil liability of the Carrier; Applicability of consumer protection rules for carrier liability purposes in the Brazilian legal system.

---

<sup>1</sup> Advogado. Sócio de Bonetti, Lippo e Maciel Advogados Associados. Mestrando em Direitos Humanos Fundamentais pelo Centro Universitário Unifieo, com linha de pesquisa em Direitos Fundamentais em sua Dimensão Material. Membro regional da Comissão Permanente de Defesa do Consumidor da OAB/SP. Foi Presidente da Comissão de Direito Civil, Processo Civil e Defesa do Consumidor da Subseção de Osasco da OAB/SP, na gestão 2018/2021. Especialista em Direito da Advocacia Negocial e Imobiliária pela EBRADI/UNA. Especialista em Direito Tributário pela Universidade Presbiteriana Mackenzie. Especialista em Direito e Processo do Trabalho pela Faculdade Damásio. Professor licenciado do Centro Universitário Unifieo.



## 1 INTRODUÇÃO

O objetivo do presente artigo é discorrer sobre a problemática da (in)aplicabilidade das normas mais protetivas do Código de Defesa do Consumidor nos contratos de transportes marítimos de cargas, à luz da análise crítica da jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça.

O Código Comercial (Lei n. 556, de 1850) tratou do transporte no direito brasileiro como contrato essencialmente mercantil, dispondo notadamente sobre o transporte marítimo. Por tempos o transporte foi regulado de forma superficial e casuística no ordenamento pátrio, mediante sucessivos decretos governamentais destinados mormente ao transporte ferroviário. O Código Civil de 2002 (Lei n. 10.406) foi o primeiro diploma legal brasileiro a regular sistematicamente o contrato típico de transporte, estabelecendo princípios gerais e um regramento em consonância com a prática consolidada quanto às obrigações do transportador e do seu contratante. Não obstante, alguns desafios exegéticos ainda subsistem para os juristas, em especial no tocante à responsabilidade civil do transportador.

No tocante aos contratos de transportes marítimos de cargas releva a discussão sobre a (in)aplicabilidade das normas de proteção e defesa do consumidor. A questão envolve relevantes interesses conflitantes, tendo em vista que a aplicação da Lei Consumerista implica diversos reflexos mais favoráveis aos contratantes do serviço de transporte e, conseqüentemente, reflexos desvantajosos aos transportadores.

Os precedentes jurisprudenciais mais recentes do Superior Tribunal de Justiça afastam a aplicação da Lei Consumerista na espécie. Contudo, a análise aprofundada dos fundamentos adotados nos acórdãos, qualificada pela hermenêutica dos precedentes mais antigos da Corte, sustentam tese em sentido diverso, de que não se mostra adequado o afastamento apriorístico da aplicação das normas de proteção e defesa do consumidor nos contratos de transportes marítimos de cargas.



## 2 DA REGULAÇÃO DO CONTRATO DE TRANSPORTE NO DIREITO BRASILEIRO

O Código Comercial (Lei n. 556, de 25 de junho de 1850) foi o primeiro diploma a regular o transporte no direito brasileiro, dispondo notadamente sobre o transporte marítimo. O transporte era considerado por essência uma atividade empresarial, por isso mesmo o Código Civil de 1916 não tratou da matéria (GONÇALVES, 2011).

Quando o Código Comercial foi promulgado inexistia no Brasil um Código Civil. Dessarte foram nele incluídas regras jurídicas que não constavam da nossa desordenada legislação civil de então<sup>2</sup>. Nitidamente o Direito Comercial contrastava com a posição mais tradicional e conservadora do Direito Civil; renovava-se continuamente, em função das exigências do progresso (FRAN MARTINS, 2010).

Houve depois a regulação do transporte ferroviário, cujas disposições eram aplicadas também aos transportes terrestres em geral. Porém, não havia lei específica contendo os princípios básicos e norteadores do contrato de transporte (GONÇALVES, 2011). Por tempos a matéria foi disciplinada por decretos regulamentares casuísticos, renovados periodicamente, que tratavam principalmente dos transportes ferroviários (FRAN MARTINS, 2010).

O Código Civil de 2002 (Lei 10.406) foi o primeiro diploma a disciplinar sistematicamente o contrato de transporte no ordenamento pátrio. Teve a virtude de traçar-lhe as regras gerais, incluindo-o no rol dos contratos típicos, sem prejuízo da aplicação complementar da legislação especial (GONÇALVES, 2011).

O novo Código Civil baseou-se em princípios, aproveitou o substrato dos regulamentos de transportes ferroviários, assimilando lições doutrinárias e jurisprudenciais, e sistematizou a matéria (FRAN MARTINS, 2010), refletindo a filosofia de Miguel Reale, que preconizava um novo ordenamento civil constituído por normas abertas, suscetíveis de permanente atualização, enfatizando valores e princípios (REALE, 2002).

Ademais, a sociabilidade é uma das marcas do Código Civil de 2002. Assim como o Código Civil de Napoleão foi fruto do liberalismo do séc. XVIII, cuja trilha foi seguida pelo

---

<sup>2</sup> As relações civis no Brasil, como se sabe, eram então regidas pelas Ordenações e Leis do Reino de Portugal.



nosso Código de 1916, a ideia de construção de uma sociedade livre, justa e solidária é uma grande inspiração do Código Civil de 2002 (CAVALIERI FILHO, 2022).

Cabe mencionar que o novo Código Civil teve também a virtude de acabar com a inquietante dicotomia que havia entre contratos civis e contratos mercantis no Direito Obrigacional Brasileiro (FRAN MARTINS, 2010).

Contudo, há dificuldades hermenêuticas acerca do contrato de transporte que continuam a desafiar os juristas nos dias presentes, sobretudo no tocante à responsabilidade civil do transportador.

## 2.1 Noções gerais do contrato de transporte no Brasil

Como visto, o Código Civil de 2002, suprimindo lacuna do Código Civil de 1916, disciplinou sistematicamente o contrato de transporte (arts. 730 a 756).

A importância econômica e social que adquiriu o contrato de transporte reclamou especial tratamento, com reflexos sensíveis no respectivo instrumento jurídico. Deixou de ser simples modalidade de prestação de serviços para tornar-se relação contratual autônoma, sujeita a regras próprias (GOMES, 2007).

Na percepção de Cavalieri Filho, nenhum contrato tem maior relevância social e jurídica na atualidade que o contrato de transporte, tanto que as suas ocorrências, hoje, constituem um setor especial da responsabilidade civil (CAVALIERI FILHO, 2022).

O contrato de transporte apresenta-se hodiernamente como típico, distinto das figuras clássicas do direito contratual, sendo caracterizado precipuamente pela atividade do transportador, de deslocamento de pessoas e coisas de um lugar para outro, sob sua total responsabilidade (GONÇALVES, 2011).

Preceitua o art. 730 do Código Civil vigente: “Pelo contrato de transporte alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas”.

De acordo com Caio Mário da Silva Pereira, em exegese do citado art. 730, contrato de transporte é aquele pelo qual alguém, mediante retribuição, se obriga a receber pessoas ou coisas



(animadas ou inanimadas) e levá-las até o lugar do destino, com segurança, presteza e conforto (PEREIRA, 2007).

Consoante a melhor doutrina, o contrato de transporte é consensual, tornando-se perfeito e acabado quando as partes cruzam suas vontades (GOMES, 2007). Se o contrato se perfaz geralmente pela tradição do objeto não é porque essa seja essencial à sua formação, mas sim o modo comum da manifestação do consentimento do contratante; a entrega da mercadoria não passa de um primeiro ato de execução (PEREIRA, 2007).

Ademais, a onerosidade do contrato é de sua essência. Constitui o serviço de transporte atividade econômica de fim lucrativo, não se podendo conceber sua prestação gratuita, por amizade ou cortesia, nos termos do art. 736 do Código Civil<sup>3</sup> (GOMES, 2007).

Com efeito, o contrato de transporte gera para o condutor obrigação de resultado, isto é, a de transportar o passageiro são e salvo e a mercadoria sem avarias ao seu destino. A não obtenção desse resultado importa o inadimplemento das obrigações assumidas e a responsabilidade do transportador pelo dano ocasionado, da qual não se eximirá provando simplesmente a ausência de culpa (GONÇALVES, 2011).

O transporte constitui hoje atividade profissional que se realiza, de regra, sob a forma do contrato de adesão, inclusive o transporte marítimo de mercadorias. Dá-se mediante condições uniformes, em contratos-tipo, que não permitem a negociação preliminar entre o transportador e o expedidor acerca das cláusulas e condições contratuais, as quais são estabelecidas pelas empresas transportadoras e devem ser aceitas ou rejeitadas em bloco pelos tomadores do serviço (GOMES, 2007).

Cabe acrescentar que o contrato de transporte também é regido, no que não contrariar as normas do Código Civil<sup>4</sup>, pela legislação especial e pelos tratados e convenções internacionais (art. 732).

---

<sup>3</sup> De todo modo, não se considera gratuito o transporte quando, embora feito sem remuneração, o transportador auferir vantagens indiretas (art. 736, par. único).



Além disso, a coisa depositada ou guardada nos armazéns do transportador, em virtude de contrato de transporte, rege-se, no que couber, pelas disposições relativas ao depósito, conforme dicção do art. 751 do mesmo Código.

## 2.2 Do contrato de transporte de coisas

O contrato de transporte de coisas é aquele em que uma pessoa física ou jurídica entrega determinado objeto a outra, geralmente uma mercadoria, para que, mediante preço estipulado, seja remetido à pessoa certa (FRAN MARTINS, 2010). O seu regramamento básico está disposto nos art. 743 a 756 do Código Civil.

Aperfeiçoa-se mediante o simples acordo de vontades, visto tratar-se de um negócio jurídico consensual. Inicia-se a execução no momento em que a coisa é recebida do expedidor (contratante) pela parte incumbida de transportá-la, findando no instante em que a coisa é entregue ou posta à disposição do destinatário (FRAN MARTINS, 2010).

Desde o momento em que a coisa é disponibilizada ao transportador torna-se o mesmo depositário dos bens recebidos<sup>5</sup>, devendo emitir o conhecimento de transporte com a menção da sua natureza, qualidade, quantidade e peso, bem como devendo registrar o nome, endereço e outros dados de identificação do destinatário (GOMES, 2007).

De acordo com a disposição do art. 743 do Código Civil vigente, acerca do transporte de coisas: “A coisa entregue ao transportador deve estar caracterizada pela sua natureza, valor, peso e quantidade, e o mais que for necessário para que não se confunda com outras, devendo o destinatário ser indicado ao menos pelo nome e endereço”.

É importante que a coisa transportada seja descrita ou especificada de modo a não se confundir com outra. O transportador não pode, com efeito, transportar coisa cuja natureza, espécie ou qualidade desconhece. Deve ser corretamente informado do conteúdo da embalagem

---

<sup>4</sup> Essa disposição não obsta, em tese, a aplicação simultânea e coordenada das normas de defesa do consumidor, à luz da teoria do diálogo das fontes (MARQUES *et. al.*, 2010); por outro lado, refere-se que a regulação do transporte disposta no Código Civil é até mais vantajosa aos consumidores em algumas hipóteses, como no caso de exclusão de responsabilidade pelo fato de terceiro, prevista no art. 735 (CAVALIERI FILHO, 2022).

<sup>5</sup> Faz-se oportuno salientar que, no contrato de transporte marítimo, o representante do armador a bordo e depositário da carga é o comandante do navio (OCTAVIANO MARTINS, v. II, 2008).



para que possa tomar as providências necessárias (e, especiais, em alguns casos), bem como para que possa exercer o direito de recusa do transporte (GONÇALVES, 2011).

Recebida a mercadoria, pois, tem o transportador a obrigação de conduzi-la ao lugar do destino segundo a rota habitual, se outro itinerário não houver sido convencionado. Permitido lhe será recusar a coisa, porém, se a embalagem for inadequada, ou se oferecer risco de dano ao veículo e/ou a outros bens ou se oferecer risco à saúde das pessoas (art. 746). Deverá, mais, o transportador recusar obrigatoriamente a coisa cujo transporte ou comercialização não seja permitido, ou que venha desacompanhada dos documentos exigidos por lei ou regulamento, à luz do que dispõe o art. 747 do Código (GOMES, 2007).

A prova do recebimento da mercadoria e da obrigação do transportador de entregá-la no lugar do destino é feita pelo conhecimento de transporte, também conhecido como conhecimento de frete ou de carga (FRAN MARTINS, 2010). Trata-se de documento emitido pelo transportador para comprovação do aperfeiçoamento do contrato, do recebimento da mercadoria e das condições do transporte (GONÇALVES, 2011).

A saber, o Código Comercial (art. 100), ao estatuir que na entrega das mercadorias tanto o expedidor como o transportador deviam exigir-se um recibo ou talão do qual constassem não apenas a especificação das mercadorias como a dos contratos, criou um documento probatório, não apenas do recebimento das mercadorias como, também, do contrato de transporte. Com o passar dos anos, porém, esse documento foi perdendo o seu caráter de forma especial do contrato e de prova de simples recebimento das mercadorias, passando a representar as próprias mercadorias e a sua transferência (FRAN MARTINS, 2010).

Assim, os conhecimentos de transportes de mercadorias assumiram também a feição de títulos de crédito impróprios<sup>6</sup>. Passaram a representar as mercadorias que, desse modo, não podem ser retiradas pelo consignatário ou destinatário mediante simples recibo, isto é, as mercadorias devem ser entregues ao destinatário devidamente identificado e legitimado pelo conhecimento de transporte (FRAN MARTINS, 2010).

---

<sup>6</sup> No caso do comércio marítimo valem a rigor os requisitos constantes do art. 575 do Código Comercial de 1850.



Como títulos de crédito, embora impróprios, os conhecimentos de transporte gozam dos princípios cambiários de literalidade, cartularidade e autonomia (GONÇALVES, 2011), podendo ser transferidos, no caso dos títulos negociáveis, de acordo com as regras próprias de circulação, isto é, por endosso ou por mera tradição manual (FRAN MARTINS, 2010).

Em caso de extravio ou perda do conhecimento de transporte negociável, prevê a lei procedimento especial para a entrega da mercadoria. Havendo dúvida sobre quem seja o destinatário, o transportador deve depositar em juízo a coisa, se não lhe for possível obter instruções diversas do remetente<sup>7</sup>. Por sua vez, na falta do conhecimento de frete considerado não negociável, a entrega da mercadoria far-se-á sob recibo do destinatário ou de quem legalmente o represente (FRAN MARTINS, 2010).

Deve o transportador conduzir a coisa ao seu destino, tomando todas as cautelas necessárias para mantê-la em bom estado e entregá-la no prazo ajustado ou previsto, nos termos do art. 749 do Código Civil (GONÇALVES, 2011). O prazo de entrega da mercadoria pode ou não ser estipulado no contrato. Havendo determinação, responde pelo atraso, especialmente quando o recebimento da mercadoria pelo destinatário só lhe interessava até certo dia. Quando o contrato é omissivo, a responsabilidade do transportador caracteriza-se, em regra, se o expedidor provar que o retardamento foi culposo (GOMES, 2007).

Desde o momento em que recebe a mercadoria até o da entrega, responde, pois, o transportador por sua perda ou avaria<sup>8</sup>, se não provar que essa decorreu de força maior<sup>9</sup> ou de vício intrínseco. Incumbe, pois, ao transportador entregar a mercadoria ao destinatário, no lugar do destino, no estado em que a recebeu. Por sua vez, o destinatário não pode recusar-se arbitrariamente a receber a mercadoria, a menos que esteja avariada ou não tenha a quantidade designada no conhecimento de carga (GOMES, 2007).

---

<sup>7</sup> Se a demora puder ocasionar a deterioração da coisa, o transportador deverá vendê-la, depositando o saldo em juízo (art. 755, Cód. Civil).

<sup>8</sup> Com a perda ou avaria não se confundem a diminuição do peso ou da medida das coisas transportadas que por sua natureza acham-se expostas a essas consequências.

<sup>9</sup> Oportuno mencionar que, na hipótese da aplicação do regime de proteção consumerista, as excludentes da responsabilidade objetiva do transportador não incluem os casos fortuitos e de força maior (art. 14, §3º, CDC).



Em contraprestação, obriga-se o contratante do transporte a pagar o frete<sup>10</sup>. Portanto, tem o transportador direito de retenção se o frete não for pago (GOMES, 2007).

Em suma, dada a sua bilateralidade, o contrato de transporte cria obrigações recíprocas para ambos os contratantes, isto é, o remetente e o transportador. São obrigações do transportador, segundo o Código Civil: a) receber a mercadoria e transportá-la seguindo o itinerário ajustado para o transporte, tomando todas as cautelas necessárias para mantê-la em bom estado, e entregá-la ao destinatário, ou a quem apresentar o conhecimento endossado, no prazo e lugar convencionados; b) expedir o conhecimento de frete com a menção dos dados que identifiquem as mercadorias, obedecido o disposto em lei; c) reembalar a mercadoria cuja embalagem seja inadequada, ou que apresente riscos de danos às pessoas, ao veículo ou a outros bens, caso prefira não recusá-las; d) verificar se a mercadoria está devidamente caracterizada pela sua natureza, valor, peso e quantidade, e o mais que for necessário para que não se confunda com outras, e se o destinatário se acha indicado ao menos pelo nome e endereço; e) recusar a mercadoria cujo transporte ou comercialização não sejam permitidos, ou que venha desacompanhada dos documentos exigidos por lei ou regulamento; f) solicitar prontamente instruções ao remetente e zelar pela mercadoria, se o transporte não puder ser feito ou sofrer longa interrupção; g) depositar a mercadoria em juízo, se tiver dúvida acerca de quem seja o destinatário, ou vendê-la, depositando o saldo em juízo, se a demora puder ocasionar a deterioração da mercadoria (FRAN MARTINS, 2010).

Por sua vez, são obrigações do remetente (o embarcador no transporte marítimo), segundo o Código Civil: a) entregar a mercadoria a ser transportada; b) pagar o frete; c) bem acondicionar a mercadoria entregue para o transporte, embalando-a de maneira adequada e segura, prevenindo riscos de danos às pessoas, ao veículo e a outros bens; d) entregar ao transportador, devidamente assinada, a relação discriminada de mercadorias a serem transportadas; e) declarar a natureza e o valor das mercadorias entregues em envoltórios fechados; f) pagar acréscimos de despesa mais perdas e danos, se houver, caso desista do transporte até a entrega da mercadoria ou ordene que seja entregue a outro destinatário; g) não despachar mercadoria cujo transporte ou

<sup>10</sup> Nada impede, porém, que de comum acordo a obrigação de pagar o frete seja transferida ao destinatário.



comercialização sejam proibidos, ou que venham desacompanhados de documentos exigidos por lei ou regulamento; h) instruir o transportador sobre como proceder, caso ele lhe informe que o transporte não pode ser feito ou que sofrerá longa interrupção; i) remunerar o transportador se ele tiver de manter a mercadoria depositada em seus próprios armazéns (FRAN MARTINS, 2010).

### 3 DO CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL DE CARGAS

Cabe inicialmente salientar que, no âmbito do tráfico marítimo, em que pese existam vozes em contrário, o contrato de transporte não se confunde com o de fretamento, haja vista que esse último contempla o transporte apenas em segundo plano, e não como efeito essencial do negócio jurídico (OCTAVIANO MARTINS, 2006).

O objeto do presente estudo é, precisamente, o contrato de transporte, o qual, nos termos já analisados do art. 730 do Código Civil brasileiro, gera a obrigação precípua ao contratado de, mediante retribuição, receber pessoas ou coisas e transportá-las ao lugar de destino, com a devida segurança e presteza. No que tange, em especial, ao transporte marítimo internacional, o contrato gera a obrigação ao empresário transportador (*carrier*) de, mediante remuneração (frete), transportar por mar, de um porto a outro, uma dada quantidade de mercadoria recebida do embarcador (*shipper*) e de entregá-la ao destinatário (OCTAVIANO MARTINS, v. II, 2008).

Cabe referir, ainda, que, no transporte marítimo de mercadorias, entra em cena a figura da entidade portuária, em cujos armazéns as mercadorias são entregues, antes do embarque e depois do desembarque. A responsabilidade do navio começa com o recebimento da mercadoria a bordo e cessa com a sua entrega à entidade portuária, no porto de destino. Se a operação de embarque é feita com aparelhos da embarcação, consideram-se efetivamente entregues as mercadorias a partir do momento em que são colocadas ao costado do navio; por outro lado, se a operação de desembarque é feita por aparelhos da entidade portuária, ou sob conta dessa, consideram-se entregues as mercadorias à entidade portuária desde o início da atividade de içamento (CAVALIERI FILHO, 2022).

O contrato marítimo de transporte internacional decorre normalmente de um contrato de compra e venda. Portanto, a parte contratante do transporte, ou seja, o embarcador (*shipper*) será



um dos contratantes do negócio internacional (exportador ou importador), a depender das normas de comércio exterior (*Incoterms*<sup>11</sup>) estipuladas para o negócio (OCTAVIANO MARTINS, v. II, 2008).

Na esteira do exposto nos tópicos precedentes, dá-se o contrato de transporte marítimo mediante o simples acordo de vontades entre transportador (*carrier*) e embarcador (*shipper*), tratando-se de contrato consensual. Cabe acrescentar que o destinatário, embora figura indispensável à consecução do objeto, não é parte no contrato, já que o seu consentimento não é necessário para a formação do negócio jurídico (OCTAVIANO MARTINS, v. II, 2008).

Quanto ao frete, no transporte marítimo internacional, destacam-se três modalidades: a) frete a ser pago no porto de destino ou no navio, isto é, pagável pelo importador na chegada ou retirada da mercadoria (*freight payable at destination collect*); b) frete a pagar em local diverso do de embarque ou destino (*freight collect*); e c) frete pago antecipadamente (*freight prepaid*). Em regra, não há obrigatoriedade de menção do valor do frete a ser pago no conhecimento de embarque (*bill of lading* – BL), entretanto, o local de pagamento do frete deverá ser obrigatoriamente mencionado (OCTAVIANO MARTINS, v. II, 2008).

Além do BL, nas operações internacionais de transporte marítimo, o transportador deverá portar também, em regra, o manifesto de carga<sup>12</sup> e o documento de trânsito aduaneiro internacional, sem prejuízo de outros documentos a serem exigidos em consonância com a legislação local e tratados internacionais (OCTAVIANO MARTINS, v. II, 2008).

Como visto, o conhecimento de embarque marítimo (BL) é um documento de emissão obrigatória, à luz do art. 744 do Código Civil, sendo um dos mais importantes documentos do tráfico marítimo internacional. O BL tem como regra três finalidades distintas: a) evidência

---

<sup>11</sup> Os *Incoterms* consistem em conjunto de normas estabelecidas no âmbito da Câmara do Comércio Internacional (*International Chamber of Commerce*), que estipulam direitos e obrigações para compradores e vendedores, sendo reconhecidas por diversos países com o escopo de padronizar o comércio exterior (<https://www.iccbrasil.org/>).

<sup>12</sup> O manifesto de carga é a lista das mercadorias que constituem a carga de um navio no momento de sua chegada a um território aduaneiro (ou da saída), e não se confunde com o BL.



escrita do contrato de transporte<sup>13</sup>; b) recibo da mercadoria entregue ao transportador - mercadoria a bordo do navio; e c) título de crédito. O BL deverá ser emitido pelo transportador e assinado pelo comandante do navio ou, como é usual, pela agência marítima representante do transportador (OCTAVIANO MARTINS, v. II, 2008).

O teor das informações a serem lançadas no BL é variável, devendo o mesmo conter os dados exigidos pela legislação pertinente, sem prejuízo da indicação de outros dados de mero caráter informativo. Ademais, o transporte marítimo de carga perigosa deve atender ao Código Marítimo Internacional de Mercadorias Perigosas (*International Maritime Dangerous Goods Code*), entre outras convenções relevantes (OCTAVIANO MARTINS, v. II, 2008).

Nos contratos de transportes marítimos existem regras cogentes que se sobrepõem à autonomia da vontade das partes, tornando, pois, o BL um contrato de adesão, cujas cláusulas são estabelecidas previamente pelo transportador, sem a possibilidade da participação efetiva do embarcador na definição do conteúdo contratual (OCTAVIANO MARTINS, v. II, 2008).

A cláusula *paramount* (ou cláusula principal), é a que determina a legislação aplicável ao caso. Ela comumente remete à aplicabilidade de um regime convencional, notadamente a Convenção de Bruxelas para Unificação de Certas Regras de Conhecimento de Embarque, as Regras de Haia-Visby, as Regras de Hamburgo etc. Há, ainda, cláusulas *paramount* que designam diversos regimes jurídicos para regular partes distintas do contrato, sem prejuízo das de *forum shopping*<sup>14</sup> (OCTAVIANO MARTINS, v. II, 2008).

O contrato de transporte marítimo internacional de cargas possui inequívoca transcendência econômica e jurídica, tendo em vista que o modal marítimo é de longe o mais utilizado no comércio internacional, representando mais de noventa por cento do transporte internacional de mercadorias. Embora ainda existam variações regulatórias sensíveis a depender das partes envolvidas e do local da contratação, o que impacta o regime jurídico aplicável, inclusive no que tange à responsabilidade civil do transportador, de há muito o tráfico marítimo

<sup>13</sup> A corrente doutrinária dominante sustenta que o BL não é exatamente o instrumento do contrato de transporte, mas consubstancia a evidência escrita do contrato de transporte marítimo internacional de mercadorias.

<sup>14</sup> Prática negocial que preconiza a aderência ao regime jurídico mais favorável ao contratante.



vem sendo alvo de iniciativas de sistematização internacional, visando à uniformização das regras e a maior precisão na previsão dos efeitos jurídicos e econômicos do negócio (OCTAVIANO MARTINS, v. II, 2008).

Em geral, a metodologia indicada para configuração da legislação aplicável aos contratos internacionais enseja a análise combinada do direito material e do processual, conforme as regras do Direito Internacional Privado. No Brasil, em matéria de contratos e obrigações contratuais, o art. 9º da Lei de Introdução às Normas ao Direito Brasileiro (Decreto-Lei 4.657, de 1942, com redação dada pela Lei 12.376, de 2010) dispõe que, para qualificar e reger as obrigações, aplicar-se-á, como regra, a lei do país onde se constituírem<sup>15</sup>.

De acordo com Jacob Dolinger, em exegese do citado dispositivo, a opção do nosso legislador pela aplicação da lei do lugar onde o contrato se constituiu é uma decorrência do princípio da autonomia da vontade, vez que se pressupõe uma vontade tácita dos contratantes de submeterem o contrato à lei do local de sua celebração (DOLINGER, 2011).

Cabe salientar que não se deve confundir a lei qualificadora com a lei aplicável. Assim, é perfeitamente possível que a lei qualificadora seja a do foro e, partindo dessa qualificação, venha-se a aplicar a lei material de outro sistema jurídico, assim como também pode acontecer que a lei estrangeira qualifique uma situação jurídica e disso decorra a aplicação da lei do foro (DOLINGER, 2011).

Os contratos internacionais de transportes marítimos de cargas usualmente contêm cláusula de eleição de foro estrangeiro, porém, tal estipulação deve ser entendida com reservas, visto que consubstanciam contratos-tipo, de adesão, que não permitem a livre negociação de cláusulas por parte do embarcador (CREMONEZE; QUINTANILHA, 2020).

Nesse sentido há precedentes jurisprudenciais (OCTAVIANO MARTINS, v. II, 2008) *vg*: "[...]. Ofende a ordem pública a eleição, em contrato impresso de natureza unilateral e adesivo, da competência da Justiça de país estrangeiro, com exclusão da brasileira, em relação a contratos exequíveis no Brasil, a teor do art. 9º da Lei de Introdução ao CC" (RT 589/221).

<sup>15</sup> Nos contratos à distância reputa-se constituída a obrigação no lugar em que residir o proponente (art. 9º, §2º).



De acordo com Paulo Henrique Cremoneze, as cláusulas de foro estrangeiro de eleição e de arbitragem não são, em princípio, aplicáveis aos negócios jurídicos internacionais de transportes marítimos, vez que esses são típicos contratos de adesão. Tal asserção está alinhada com o entendimento jurisprudencial consolidado no Brasil, o qual não foi modificado pelo advento do novo Código de Processo Civil (CREMONEZE, 2018).

Contudo, o texto do art. 25, do novo Código de Processo Civil (Lei 13.105, de 2015), se não for corretamente interpretado, sobretudo em litígios envolvendo o inadimplemento de contratos de transportes marítimos internacionais, poderá causar graves equívocos. Diz o texto do *caput* do art. 25: “Não compete à autoridade judiciária brasileira o processamento e o julgamento da ação quando houver cláusula de eleição de foro exclusivo estrangeiro em contrato internacional, arquivada pelo réu na contestação.”. O próprio §2º do art. 25 sinaliza que a admissão incondicional das cláusulas de eleição de foro nesses casos seria equivocada, já que remete a interpretação às mesmas regras dispostas sobre a modificação de competência por eleição de foro na jurisdição civil brasileira, dispostas no art. 63, §1º, da Lei Processual.

Com efeito, uma cláusula de renúncia de direitos com tão graves consequências como a cláusula de eleição de foro estrangeiro não pode reputar-se aceita tacitamente, sem que haja a mínima evidência de que o consentimento da parte foi específico e resultou de uma negociação consciente. Assim já decidiu o Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro.

Cabe acrescentar que, sendo o transporte marítimo de cargas uma atividade vital para a economia de diversos países, as nações mais desenvolvidas historicamente se ocuparam em considerar o ramo como estratégico para suas pretensões globais, armando seus acervos legais com regras de proteção muitas vezes mais favoráveis aos transportadores marítimos. Imaginemos, por exemplo, o caso de um importador brasileiro, destinatário final do serviço de transporte da carga, que se vê forçado a litigar em Londres, com custo extremamente elevado e com um sistema legal desconhecido, muito provavelmente equipado para proteger, com algum exagero, os transportadores. Posto isso, não se pode, a priori, emprestar à cláusula de eleição de foro a estampa do *pacta sunt servanda* (CREMONEZE, 2018).



Cabe reproduzir, a esse respeito, acórdão recente do Tribunal de Justiça de São Paulo, proferido já na vigência do novo Código de Processo Civil, assim ementado:

REGRESSIVA. TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCADORIAS. CLÁUSULA DE ELEIÇÃO DE FORO INTERNACIONAL. Nulidade. Contrato de adesão que inviabiliza/dificulta sobremaneira o acesso ao judiciário. [...]. (TJSP; Apelação Cível 1026701-48.2018.8.26.0002; Relator (a): JAIRO BRAZIL FONTES OLIVEIRA; Órgão Julgador: 15ª Câmara de Direito Privado; Foro Regional II - Santo Amaro -14ª Vara Cível; Data do Julgamento: 17/09/2019; Data de Registro: 24/09/2019).

Nesses moldes, a cláusula de eleição de foro estrangeiro poderá implicar até mesmo ofensa à ordem pública e à jurisdição brasileira, sendo inequívoca a sua nulidade.

No que tange à seguradora sub-rogada, com ainda maior razão, a cláusula de eleição de foro em negócio de transporte marítimo internacional não se revela aplicável, uma vez que ela não é parte no contrato. Ora, se o segurado, consignatário da carga, não anui com o foro estrangeiro de eleição, muito menos assim o faz a sua seguradora. Nesse sentido é representativo de iterativa jurisprudência o acórdão a seguir ementado, proferido igualmente na vigência do novo Código de Processo Civil:

CIVIL E PROCESSUAL CIVIL. RECURSO ESPECIAL. AÇÃO REGRESSIVA DE RESSARCIMENTO. DANO EM CARGA DURANTE TRANSPORTE INTERNACIONAL. SEGURADORA. SUB-ROGAÇÃO. TRANSMISSÃO DO DIREITO MATERIAL. CLÁUSULA DE ELEIÇÃO DE FORO. MATÉRIA PROCESSUAL. INOPONIBILIDADE À SEGURADORA SUB-ROGADA. CONVENÇÃO DE MONTREAL. SÚMULA 283/STF. 1. Ação regressiva de ressarcimento, ajuizada em 26/06/2018, da qual foi extraído o presente recurso especial, interposto em 05/02/2020 e concluso ao gabinete em 08/09/2021. [...]. 3. De acordo com o art. 786 do CC, depois de realizada a cobertura do sinistro, a seguradora sub-roga-se nos direitos e ações que competirem ao segurado contra o autor do dano, nos limites do valor pago. 4. O instituto da sub-rogação transmite apenas a titularidade do direito material, isto é, a qualidade de credor da dívida, de modo que a cláusula de eleição de foro firmada apenas pela autora do dano e o segurado (credor originário) não é oponível à seguradora sub-rogada. [...]. (REsp n. 1.962.113/RJ, rel. Ministra Nancy Andrighi, Terceira Turma, DJe de 25.3.2022.).

Tal qual a cláusula de eleição de foro, a arbitragem nos negócios jurídicos internacionais de transportes marítimos, em geral, não é fruto do consenso entre as partes, mas sim decorrente da imposição do transportador, com reflexo indevido ao segurador sub-rogado, que sequer é parte no contrato de transporte (CREMONEZE, 2018).



À vista disso, à luz da hermenêutica jurídica, não cabe interpretar o art. 3º, §1º, do novo Código de Processo Civil (segundo o qual “é permitida a arbitragem, na forma da lei”), como norma que determinaria uma preferência apriorística do compromisso arbitral.

Nos conhecimentos de transporte marítimo, a cláusula de arbitragem geralmente vem a reboque da cláusula de imposição de foro estrangeiro. Dessarte, em que pese a arbitragem seja uma forma salutar de solução de conflitos, que merece ser incentivada no Brasil, não se pode admitir, em absoluto, a imposição da cláusula de arbitragem, à revelia das normas legais de regência, que preconizam a livre estipulação do compromisso arbitral (CREMONEZE, 2018).

Em tese, as cláusulas de eleição de foro estrangeiro e de arbitragem não são aplicáveis aos contratos de transporte marítimo internacional, notadamente se forem impostas, unilateralmente, no bojo de um instrumento adesivo, despidas da livre manifestação de vontade da parte aderente, e em flagrante desconformidade com a própria lei de arbitragem. Embora o foro estrangeiro de eleição e o procedimento arbitral devam ser defendidos e respeitados no Direito pátrio, esse respeito passa, necessariamente, pela via da voluntariedade. Sem a voluntariedade, sem a concordância ampla, irrestrita e juridicamente perfeita, o respeito perde seu manto e passa a vestir outro, negativo, costurado com as linhas do abuso e do desequilíbrio contratual (CREMONEZE, 2018).

#### **4 DA (IN)APLICABILIDADE DO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR AOS TRANSPORTES MARÍTIMOS DE CARGAS**

Consoante o ordenamento pátrio, a obrigação principal do transportador marítimo para com o embarcador é a de conduzir a coisa ao seu destino no prazo ajustado, salvo hipóteses de impedimento, com a devida diligência e presteza.

Admite-se, em tese, a limitação da responsabilidade do transportador de mercadorias ao valor constante do conhecimento de transporte, nos termos do art. 750 do Código Civil. Porém, conforme o entendimento sumulado do Supremo Tribunal Federal (STF, Súmula 161), “em contrato de transporte, é inoperante a cláusula de não indenizar”.



Embora não seja o escopo deste artigo analisar questões atinentes aos contratos de transporte aéreo, cabe ressaltar que o Supremo Tribunal Federal, em guinada de 180 graus, fixou a tese com repercussão geral (RE 636.331-RJ) de que as normas e os tratados internacionais limitadores da responsabilidade das transportadoras aéreas, especialmente as Convenções de Varsóvia e Montreal, têm prevalência sobre o Código de Defesa do Consumidor, ensejando críticas doutrinárias contundentes que sustentam a incompatibilidade dessa limitação com o Direito Brasileiro.

Já no tocante aos contratos de transportes marítimos de cargas a jurisprudência pátria foi, por tempos, oscilante quanto à (in)aplicabilidade da Lei Consumerista, como será doravante analisado.

Como se sabe, a armação do navio envolve toda a atividade economicamente organizada para o provimento da embarcação, visando sua exploração comercial, bem como abrange o ato de aprestá-la para o estado de navegabilidade.

Geralmente, a armação do navio é procedida pelo seu proprietário, porém, há hipóteses de distanciamento do proprietário das figuras de armador ou transportador. Ademais, existe a figura do *non-vessel operating common carrier* (NOVCC), isto é, o transportador comum não-operador do navio. O NOVCC não possui frota própria, de sorte que deve operacionalizar o transporte por intermédio de navios fretados ou, como é mais usual, de fretamento de espaços dos navios (*slot charter*).

Há que se destacar que a incidência do CDC nos transportes marítimos de cargas acarretaria a adoção de regras mais favoráveis aos contratantes (importadores e exportadores) e conseqüentemente mais desvantajosas aos transportadores (armadores e/ou NOVCCs), de modo que essa questão envolve relevantes interesses conflitantes. Não é difícil inferir, à vista disso, que os armadores e NOVCCs buscam a todo custo afastar a aplicação do CDC dos contratos de transportes marítimos de cargas (DARBILLY, 2013).



A saber, a aplicação do CDC acarretaria a nulidade das cláusulas consideradas abusivas, com base no art. 51 da Lei Consumerista, assim como implicaria a aplicação de prazos decadencial e prescricional diferenciados, entre outros desdobramentos<sup>16</sup>.

Em princípio, conforme o regramento do Código Civil, no caso de avaria não perceptível à primeira vista, o destinatário tem o dever de vistoriar a mercadoria, incumbindo ao contratante (ou à sua seguradora) denunciar eventuais vícios no prazo decadencial de dez dias a contar da entrega (art. 754, parágrafo único).

Entretanto, não ignorando as doutas opiniões em contrário<sup>17</sup>, a referida previsão legal não obstará a aplicação coordenada e simultânea da Lei Consumerista, à luz da teoria do diálogo das fontes, bem retratada por Cláudia Lima Marques (MARQUES *et. al.*, 2010).

Aliás, no sentir de Flávio Tartuce, percebe-se um equívoco do legislador civil ao prever prazo decadencial para a propositura de ação indenizatória, vez que essa ação judicial teria fundamento na responsabilidade extracontratual do transportador, de modo que caberia reconhecer a subsunção do prazo prescricional de três anos, de acordo com o art. 206, §3º, inc. V, do Código Civil<sup>18</sup> (TARTUCE *et. al.*, 2020).

---

<sup>16</sup> A aplicabilidade do CDC nos contratos de transportes marítimos de mercadorias acarretaria como reflexos, ainda: a) a inversão do ônus da prova em favor do contratante; b) a restrição das excludentes da responsabilidade civil, a qual só poderia ser afastada se provado que o defeito inexistente, e na hipótese de culpa exclusiva do consumidor ou de terceiros, sem se cogitar da excludente de responsabilidade civil em razão de caso fortuito ou força maior, consubstanciando a teoria do risco integral, consoante o disposto no art. 14, §3º, do CDC; c) a ineficácia das cláusulas restritivas de direitos redigidas em desconformidade com as disposições do CDC; d) e a admissão da propositura da ação no foro de domicílio do contratante (art. 101 do CDC).

<sup>17</sup> Para Sílvia de Salvo Venosa, por exemplo, o referido dispositivo é específico para o contrato de transportes e afasta em princípio a aplicação do CDC (VENOSA, 2003).

<sup>18</sup> O Decreto-Lei n. 116, de 1967 (art. 8º) fixou prazo prescricional de um ano para as ações por avarias ou danos à carga; contudo, em nosso entender, com a vigência do Código Civil de 2002, regulando inteiramente a matéria relativa à prescrição, restou revogada a citada disposição do Decreto-Lei 116, de acordo com a inteligência do art. 2º, §1º, da LINDB (Decreto-Lei n. 4.657, de 1942, com redação dada pela Lei 12.376, de 2010).



Além disso, em diversos casos ocorridos antes da vigência do novo Código Civil, discutiu-se sobre a aplicação do prazo prescricional de cinco anos previsto no art. 27 do CDC, em detrimento do prazo prescricional de um ano previsto no art. 449 do Cod. Comercial<sup>19</sup>.

Há alguns julgados paradigmáticos do Superior Tribunal de Justiça (STJ) a respeito dessa discussão que merecem ser mencionados<sup>20</sup>.

A saber, no caso do Recurso Especial (REsp 286.441-RS), julgado em 07.11.2002 pela Terceira Turma do STJ, por maioria de votos, sendo Relator para o Acórdão o Ministro Carlos Alberto Menezes Direito, reformou-se sentença extintiva do processo, que aplicara a prescrição anual prevista no art. 449, inc. II, do Cód. Comercial em ação versando sobre a responsabilidade da transportadora por vícios na mercadoria.

Em suma, no caso relatado, uma empresa foi contratada para o transporte marítimo de toneladas de coalhos alimentícios em pó, sendo destinatária uma empresa alemã. Durante o transporte a carga recebeu umidade em demasia, em decorrência de furos no teto dos contêineres, fazendo molhar a mercadoria e tornando-a imprestável para a comercialização.

Inicialmente, em fase de apelação, o Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul manteve a sentença de primeiro grau, afastando a aplicação do CDC, já que se tratava de contrato de transporte entre pessoas jurídicas, visando a obtenção de insumos para a produção industrial, com finalidade lucrativa inerente à atividade empresarial.

No entanto, nos termos do voto do Min. Menezes Direito, a embarcadora (contratante), ainda que pessoa jurídica (e empresa atuante no comércio exterior), não contratou o fornecimento do transporte marítimo como intermediária, e sim como destinatária final do serviço, vez que a prestação foi consumada com a chegada da mercadoria no seu destino.

---

<sup>19</sup> Como é sabido, o Código Civil de 2002 disciplinou o direito de empresa e derogou a primeira parte do Código Comercial de 1850, permanecendo em vigor apenas as disposições relativas ao comércio marítimo.

<sup>20</sup> Além do REsp 286.441-RS, merecem menção: REsp 302.212-RJ, 3ª T. Rel. Min. Castro Filho, j. 7.6.2005; e AgRg no REsp 1.202.756-RJ, 3ª T. Rel. Min. Sidnei Beneti, j. 14.12.2010.



Assim, por inteligência do art. 2º do CDC<sup>21</sup>, aplicou o prazo prescricional quinquenal previsto no art. 27 da Lei Consumerista para afastar a ocorrência da prescrição no caso, determinando o retorno do feito à origem para o seu normal prosseguimento.

Em voto para o mesmo Acórdão, o Min. Castro Filho destacou com notável felicidade que não se pode confundir o contrato de compra e venda da coisa (importação – exportação) com o contrato de transporte marítimo que dele decorre. Deveras, o fato de a matéria-prima transportada ter por destino econômico sua transformação industrial não altera em nada a natureza da relação contratual em questão, cujo objeto é unicamente o fornecimento do serviço de transporte marítimo. Em outras palavras, a embarcadora era indubitavelmente destinatária final do serviço de transporte, embora a empresa alemã destinatária da carga não se qualificasse como consumidora final da mercadoria importada.

Por sua vez, a Min. Nancy Andrighi, citando o escólio de Claudia Lima Marques, ressaltou em seu voto que o consumidor, à luz do art. 2º do CDC, pode ser também um profissional, desde que não vise lucro com o produto ou serviço adquirido, isto é, que o fornecimento não se relacione diretamente com sua atividade profissional.

Ocorre, no entanto, que a jurisprudência do STJ evoluiu recentemente em sentido diverso, inclusive por voto da Min. Nancy Andrighi que, no caso supracitado, acompanhara o voto do Relator para o Acórdão, e acolhera a incidência do CDC nos contratos de transportes marítimos de mercadorias. É paradigmático nesse sentido (e, em tese, criticável) o Acórdão unânime da Terceira Turma do STJ no Recurso Especial (REsp 1.417.293-SP), sob a relatoria da citada Ministra, julgado em 19 de agosto de 2014.

A saber, adotando a teoria finalista, em exegese restritiva do art. 2º do CDC, a Ministra Nancy Andrighi afastou a aplicação do CDC no transporte marítimo de cargas, reconhecendo que a pessoa jurídica que contrata o serviço não é dele última destinatária quando transfere o respectivo custo para o preço final da mercadoria transportada, configurando um consumo intermediário. Assentou, ainda, que as empresas embarcadoras (importadoras e exportadoras)

---

<sup>21</sup> Consumidor é toda pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final.



utilizam-se dos serviços de transporte marítimo como algo essencial às suas atividades industriais e comerciais, tratando-se, pois, de operação de meio, de modo que não seriam destinatárias fáticas e econômicas da prestação.

Em outro caso relatado pela Min. Nancy Andrighi (REsp 1.391.650-SP), uma vez ajuizada ação indenizatória pela seguradora (sub-rogada nos direitos da embarcadora segurada) em face da contratada (transportadora), pleiteando o ressarcimento de indenização paga em razão de avarias na mercadoria, sobreveio sentença declarando a decadência invocada pela transportadora, nos termos do art. 754, par. único, do Código Civil. O Acórdão do Tribunal de Justiça de São Paulo acolheu as razões de apelação da seguradora, reconhecendo a relação de consumo entre as partes, e aplicou os prazos decadencial e prescricional previstos no CDC, afastando a decadência *in casu* e determinando o retorno dos autos à origem para o normal prosseguimento do feito. Contudo, por decisão da citada Ministra, reformou-se o acórdão, afastando-se a incidência do CDC, e mantendo-se a sentença de primeiro grau que declarou a decadência do direito da seguradora, anotando-se que o contrato de transporte marítimo seria um serviço agregado à atividade empresarial dos importadores e exportadores de bens.

Como se sabe, o transportador marítimo é perfeitamente enquadrável como fornecedor de serviço, consoante o art. 3º, §2º, do CDC, porém, a grande complexidade refere-se à exegese do conceito de consumidor (art. 2º do CDC), e em especial da expressão “destinatário final” contida no texto do dispositivo (OCTAVIANO MARTINS, v. II, 2008).

De acordo com Claudia Lima Marques, a complexidade do sistema do CDC inicia justamente pela definição de consumidor, que não advém de apenas um artigo, mas de quatro dispositivos diferentes (art. 2º, *caput*<sup>22</sup> e parágrafo único, art. 17<sup>23</sup> e art. 29<sup>24</sup> do CDC). Dessarte, quando se fala em proteção do consumidor, pensa-se, inicialmente, na proteção de um não

<sup>22</sup> Art. 2º Consumidor é toda pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final.

Parágrafo único. Equipara-se a consumidor a coletividade de pessoas, ainda que indetermináveis, que haja intervindo nas relações de consumo.

<sup>23</sup> Art. 17. Para os efeitos desta Seção, equiparam-se aos consumidores todas as vítimas do evento.

<sup>24</sup> Art. 29. Para os fins deste Capítulo e do seguinte, equiparam-se aos consumidores todas as pessoas determináveis ou não, expostas às práticas nele previstas.



profissional que contrata ou se relaciona com um profissional (noção subjetiva de consumidor)<sup>25</sup>. No entanto, o legislador brasileiro adotou uma definição mais objetiva de consumidor (art. 2º do CDC), dispondo que é “toda pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final” (MARQUES *et. al.*, 2010).

Destacam-se duas correntes teóricas a respeito da definição de consumidor e, conseqüentemente, do campo de aplicação do CDC: a finalista e a maximalista (MARQUES *et. al.*, 2010). Em matéria de contratos de transportes marítimos, de igual modo, faz-se necessário analisar as referidas correntes (OCTAVIANO MARTINS, 2006).

Para a corrente finalista, a expressão “destinatário final” constante do art. 2º do CDC deve ser interpretada de maneira restrita, de acordo com a inteligência dos art. 4º<sup>26</sup> e 6º<sup>27</sup>. Dessa maneira, somente o destinatário fático e econômico do bem ou serviço pode ser considerado o seu consumidor. Segundo essa interpretação teleológica, não basta ser destinatário fático, é necessário ser destinatário final econômico do bem, isto é, não adquiri-lo para revenda nem para uso profissional, casos em que o seu custo se incorpora no preço final do produto ou serviço do profissional que o adquiriu (MARQUES *et. al.*, 2010).

Nos contratos de transportes marítimos de mercadorias, sob a ótica da teoria finalista, considera-se precipuamente a destinação final do produto, e não a destinação final do serviço de transporte marítimo. Segundo essa interpretação teleológica, o transporte marítimo constitui consumo intermediário, vez que o bem transportado será empregado no desenvolvimento de atividade lucrativa, de modo que a circulação econômica não se encerraria nas mãos do contratante do transporte (OCTAVIANO MARTINS, 2006).

---

<sup>25</sup> É o que se costuma denominar de noção subjetiva de consumidor, a qual excluiria totalmente do âmbito de proteção das normas de defesa dos consumidores os contratos concluídos entre profissionais ou entre duas pessoas jurídicas comerciais, pois estariam agindo com o fim de lucro (MARQUES *et. al.*, 2010).

<sup>26</sup> O art. 4º, inc. I, em especial, preconiza, por princípio, o reconhecimento da vulnerabilidade do consumidor no mercado de consumo.

<sup>27</sup> O art. 6º determina direitos básicos como forma especial de proteção ao consumidor enquanto sujeito vulnerável (e por vezes hipossuficiente) nas relações de consumo.



Já a corrente maximalista preconiza que a definição de consumidor (art. 2º do CDC) deve ser interpretada de forma mais extensa e puramente objetiva, não importando se o adquirente do bem tem ou não fim de lucro. Sob a ótica da corrente maximalista a questão da vulnerabilidade *in concreto* não seria importante, vez que, diante de métodos contratuais massificados<sup>28</sup>, todo e qualquer contratante seria vulnerável. Assim, o “destinatário final” seria o mero destinatário fático do produto ou serviço (MARQUES *et. al.*, 2010).

Cabe mencionar que o STJ adotou a teoria finalista, porém, estabeleceu novos contornos, conferindo maior destaque ao exame concreto da noção de vulnerabilidade, em vertente conhecida como finalismo aprofundado ou mitigado (MARQUES *et. al.*, 2010).

Pois bem. Segundo o entendimento mais recente do STJ, lastreado em votos da lavra da Ministra Nancy Andriahi (REsp 1.417.293-SP e REsp 1.391.650-SP), a embarcadora da carga não pode ser reconhecida como “destinatária final” do serviço de transporte, porque essa seria uma mera operação intermediária, vez que as empresas importadoras e exportadoras utilizam-se do transporte marítimo como algo essencial às suas atividades industriais e comerciais. Nessa perspectiva, as empresas contratantes (embarcadoras) seriam meras destinatárias fáticas, mas não destinatárias econômicas do serviço de transporte marítimo.

Tal posicionamento deve ser entendimento como dominante na jurisprudência pátria; porém, merece maiores reflexões, de modo que não se deve impedir em absoluto o reconhecimento da aplicabilidade do CDC nos contratos de transportes marítimos de cargas, sobretudo quando se verifica a vulnerabilidade *in concreto* do contratante.

Ora, não se deve confundir o contrato internacional de compra e venda (importação/exportação) com o contrato de fornecimento do serviço de transporte marítimo. Ainda que sejam negócios relacionados, constituem relações jurídicas distintas, com objetos e partes diversos, e consubstanciam ainda contratos típicos, com regramentos próprios. Posto isso, ainda que a destinatária da mercadoria a ser transportada (a pessoa jurídica que é parte no contrato de compra e venda) não se caracterize como consumidora do bem, tal situação não altera

---

<sup>28</sup> Tais como *vg.* o emprego de contratos de adesão.



o fato de que a contratante (empresa embarcadora) é destinatária final do serviço de transporte marítimo.

Com efeito, nos termos do voto da lavra do Ministro Menezes Direito, em precedente supracitado, o fornecimento do serviço de transporte marítimo consoma-se com a chegada da mercadoria no porto de destino (OCTAVIANO MARTINS, 2006).

Como visto, à luz da disposição expressa do art. 2º do CDC, consumidor é toda pessoa física *ou jurídica* que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final. Dessarte, considerando-se que a contratante (embarcadora) é a destinatária final do serviço de transporte marítimo, subsume-se de forma legítima a sua qualificação como consumidora.

Além do mais, na esteira da teoria finalista aprofundada ou mitigada adotada pelo STJ, muitas vezes a análise do caso concreto revela a maior vulnerabilidade<sup>29</sup> do contratante (embarcador) frente ao transportador, muito embora se trate de relação entre pessoas jurídicas (e não raro com notável poder econômico, com atuação destacada no comércio exterior), notadamente diante da prática habitual de mera adesão a contratos-tipo, sem a possibilidade da negociação prévia acerca das cláusulas e condições contratuais.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo deste artigo foram retratados os principais aspectos atinentes ao contrato de transporte no Direito Brasileiro, com destaque para o transporte marítimo de cargas.

Por tempos o transporte no ordenamento pátrio foi regulado apenas superficialmente pelo Código Comercial de 1850. Sobrevieram sucessivas regulamentações por decretos governamentais casuísticos, que tratavam principalmente do transporte ferroviário, porém, inexistia lei em sentido estrito regulando de forma sistemática a matéria.

O Código Civil de 1916 não tratou do tema, visto que o transporte era tido como contrato essencialmente mercantil. O Código Civil de 2002, pois, foi o primeiro diploma legal brasileiro a

---

<sup>29</sup> Vulnerabilidade é uma situação permanente ou provisória que fragiliza, enfraquece o sujeito de direitos, desequilibrando a relação de consumo. Pode ser classificada, em resumo, como vulnerabilidade técnica, jurídica, fática e informacional (MARQUES *et. al.*, 2010).



disciplinar com profundidade o contrato típico de transporte, estabelecendo princípios gerais e um regramento em consonância com a prática consolidada ao longo de vários anos, no que diz respeito às obrigações do transportador e do seu contratante.

Não obstante, alguns desafios exegéticos ainda subsistem para os juristas, em especial no tocante à responsabilidade civil do transportador.

O Supremo Tribunal Federal, em guinada interpretativa, fixou tese com repercussão geral no sentido de que, no transporte aéreo internacional, as limitações de indenizações por avarias ou danos às bagagens, convencionadas em normas e tratados internacionais, se sobrepõem às normas protetivas do Código de Defesa do Consumidor (RE 636.331).

Não obstante as críticas doutrinárias dirigidas ao referido entendimento jurisprudencial fixado em repercussão geral, muito ainda se discute, em especial no tocante aos contratos de transportes marítimos de mercadorias, acerca da (in)aplicabilidade das normas de defesa do consumidor para fins de responsabilização do transportador.

Conforme retratado, de acordo com o regramento típico previsto no Código Civil para o contrato de transporte, o transportador assume como regra uma obrigação de resultado em face do contratante (o embarcador, no caso do transporte marítimo), qual seja, a de, após emitir o conhecimento de carga (BL), nos termos da legislação de regência, efetivar o transporte da coisa com a devida diligência, no prazo convencionado, entregando-a ao seu destinatário, no devido estado de conservação.

Com efeito, o transportador responde objetivamente perante o contratante quanto ao cumprimento de suas obrigações (salvo no que tange ao atraso na entrega da coisa, caso em que responde apenas de forma culposa, se não houver prazo determinado no contrato), não sendo possível excluir a sua responsabilidade a não ser em hipóteses legais taxativas, que veiculam, em princípio, situações de ausência do nexo de causalidade entre a conduta do contratado e o resultado danoso.

Pois bem. Em matéria de responsabilidade civil do transportador, em especial nos contratos de transportes marítimos de cargas, muito se discutiu sobre a juridicidade da incidência



das normas de defesa do consumidor à espécie, o que enseja forte resistência da parte das empresas de transporte naval, já que a aplicação da Lei Consumerista traria diversos reflexos mais favoráveis aos contratantes (embarcadores) e conseqüentemente desvantajosos aos transportadores, tais como prazos decadencial e prescricional mais elásticos, e a eventual invalidação ou reconhecimento de ineficácia de cláusulas contratuais abusivas e/ou restritivas de direitos básicos inerentes ao negócio, além de outros desdobramentos já pontuados.

Como bem elucidada a doutrina especializada, a grande complexidade do sistema consumerista, que toca diretamente a problemática deste trabalho, diz respeito à definição do conceito de consumidor e, sobretudo, refere-se à exegese da expressão “destinatário final” constante do texto do art. 2º do Código de Defesa do Consumidor.

Em consonância com os precedentes jurisprudenciais destacados ao longo deste trabalho, revela-se equivocado tratar em bloco os contratos de compra e venda (importação e exportação) e de transporte marítimo, em que pese o serviço de transporte marítimo seja profundamente relacionado e, de certo modo, conexo ao de compra e venda internacional, já que é dele decorrente. Deveras, são negócios distintos, com partes e objetos diversos, e que se submetem a regramentos típicos que lhes são próprios.

Posto isso, ainda que a destinatária da mercadoria a ser transportada (a pessoa jurídica que é parte no contrato de compra e venda) não se caracterize como consumidora do bem, tal situação não altera o fato de que a contratante (empresa embarcadora) figura como destinatária final do serviço de transporte marítimo, tendo em vista que tal prestação consoma-se com a entrega da mercadoria no porto de destino, além de que não é adequado afirmar-se aprioristicamente que inexistente o elemento da vulnerabilidade em se tratando de relação entre pessoas jurídicas, pois esta análise deve a rigor ser feita no caso concreto, conforme a teoria finalista aprofundada ou mitigada encampada pelo Superior Tribunal de Justiça; e, não raro, a análise mais atenta evidencia a maior vulnerabilidade do contratante, notadamente diante da prática habitual da mera adesão aos contratos-tipo, sem a possibilidade da negociação prévia acerca das cláusulas e condições contratuais.



Assim, nos termos da dicção do art. 2º do Código de Defesa do Consumidor (“consumidor é toda pessoa física *ou jurídica* que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final” *gn*), e considerando-se que o fornecimento do serviço de transporte marítimo consuma-se com a chegada da mercadoria no porto de destino, bem como que a contratante (embarcadora) é a destinatária final do serviço fornecido, subsume-se, em tese, a sua legítima qualificação como consumidora.

Na esteira do quanto fundamentado, em que pese a jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça tenha evoluído recentemente no sentido de afastar a aplicação das normas de defesa do consumidor nos contratos de transportes marítimos, sob o abrigo da teoria finalista, sustentando, em síntese, que as empresas embarcadoras atuantes no comércio exterior (importadoras e exportadoras) tomam o serviço como intermediárias (meras destinatárias fáticas), há que se analisar, sobretudo, os contornos fáticos de cada caso concreto, de modo que não se deve negar de modo absoluto e apriorístico a incidência das normas protetivas do consumidor na espécie.

## 6 REFERÊNCIAS

ASCENSÃO, José de Oliveira. **A dignidade da pessoa e o fundamento dos direitos humanos**, In Revista Mestrado em Direito – Ano 8, N. 2. Osasco, 2008.

CAVALIERI FILHO, Sergio. **Programa de responsabilidade civil**. 15ed. Barueri [SP]: Atlas, 2022.

CHAÏM, Perelman. **Considerações sobre uma lógica jurídica**. Trad. do original em francês por Cassio Scarpinella Bueno. *Ethique et Droit*, Editions de l’Universite de Bruxelles, 1990. Disponível em: <[www.scarpinellabueno.com/images/traducoes/trad-2.pdf](http://www.scarpinellabueno.com/images/traducoes/trad-2.pdf)>.

COUTO E SILVA, Clovis V. do. **O conceito de dano no direito brasileiro e comparado**. In Revista de Direito Civil Contemporâneo, vol. 2, 2015.

CREMONEZE, Paulo Henrique. **O novo código de processo civil e o direito dos transportes: invalidade e ineficácia das cláusulas de eleição de foro estrangeiro e/ou de arbitragem no contrato de transporte marítimo internacional de carga**. Revista JusNavigandi, ISSN 1518-4862, Teresina, ano 23, n. 5600, 31.10.2018. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/68654>>. Acesso em 21.05.2022.



CREMONEZE, Paulo Henrique. **Prática de direito marítimo**. 2ed. São Paulo: Editora Quartier Latin do Brasil, 2012.

CREMONEZE, Paulo Henrique; QUINTANILHA, Leonardo Reis. **Consentimento, direito marítimo e cláusulas impositivas de foro estrangeiro ou arbitragem**. In: Migalhas de Peso. Publicado em 30.06.2020.

Disponível em: <<https://www.migalhas.com.br/depeso/329842/consentimento--direito-maritimo-e-clausulas-impositivas-de-foro-estrangeiro-ou-arbitragem>>. Acesso em 09.02.2022.

DARBILLY, Rodrigo. P. F. **Aplicação do código de defesa do consumidor no transporte marítimo**. In: Comexblog. Publicado em 30.04.2013.

Disponível em: <<https://comexblog.com.br/direito-aduaneiro/aplicacao-do-codigo-de-defesa-do-consumidor-no-transporte-maritimo/>>. Acesso em 10.02.2022.

DOLINGER, Jacob. **Direito internacional privado: parte geral**. 10ed. Rio de Janeiro: Forense, 2011.

GOMES, Orlando. **Contratos**. 26ed. Atualizadores: Antonio Junqueira de Azevedo e Francisco Paulo de Crescenzo Marino. Rio de Janeiro: Forense, 2007.

GONÇALVES, Carlos Roberto. **Direito civil brasileiro. v. 3: contratos e atos unilaterais**. 8ed. São Paulo: Saraiva, 2011.

JOSSERAND, Louis. **Evolução da responsabilidade civil**. Conferência pronunciada em Faculdades de Direito e Institutos de Lisboa, Coimbra, Belgrado, Bucarest, Oradea, Bruxelas, Madrid, Rabat e Casablanca – Publicada em “Evolutions et Actualités”, Sirey, 1936, Paris, In “Revista Forense”, vol. 38. n. 86, junho, 1941.

LIMA, Alvino. *CULPA E RISCO*. 2ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1999.

MARQUES, Claudia Lima *et. al.* **Comentários ao código de defesa do consumidor**. 2ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2006.

MARQUES, Claudia Lima *et. al.* **Manual de direito do consumidor**. 3ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2010.

MARTINS, Fran. **Contratos e obrigações comerciais**. 16ed. Atualizador: Osmar Brina Corrêa-Lima. Rio de Janeiro: Forense, 2010.

MOREIRA ALVES, José Carlos. **Direito romano**. 20ed. Rio de Janeiro: Forense, 2021.



OCTAVIANO MARTINS, Eliane M. **Da incidência do código de defesa do consumidor nos contratos de transporte e fretamento marítimo**. In: XV Congresso Nacional do CONPEDI/UEA – ISBN: 978-85-87995-80-3. Manaus, 2006.

OCTAVIANO MARTINS, Eliane M. **Curso de direito marítimo. Volume I**. 3ed. Barueri, SP: Manole, 2008.

OCTAVIANO MARTINS, Eliane M. **Curso de direito marítimo. Volume II**. Barueri, SP: Manole, 2008.

PEREIRA, Caio Mário da Silva. **Instituições de direito civil. v. 3: contratos**. 12ed. Atualizador: Regis Fichtner. Rio de Janeiro: Forense, 2007.

REALE, Miguel. **Sentido do novo código civil**. Artigo publicado em 30.03.2002.  
Disponível em: <<http://www.miguelreale.com.br/artigos/sentncc.htm>> Acesso em 05.02.2022.

SANTANA, Héctor Valverde. **Dano moral no direito do consumidor**. 3ed. rev. e atual. São Paulo: Thomson Reuters Brasil, 2019.

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA. **Recurso especial (REsp 286.441-RS)**. Terceira Turma. Relator p/ Acórdão Ministro Carlos Alberto Menezes Direito. Por maioria. Data do julgamento: 07.11.2002.  
Disponível em: <<https://scon.stj.jus.br/SCON/pesquisar.jsp>>. Acesso em 03.02.2022.

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA. **Recurso especial (REsp 302.212-RJ)**. Terceira Turma. Relator Ministro Castro Filho. Acórdão por Unanimidade. Julg.: 07.06.2005.  
Disponível em: <<https://scon.stj.jus.br/SCON/pesquisar.jsp>>. Acesso em 03.02.2022.

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA. **Recurso especial (AgRg no REsp 1.202.756-RJ)**. Terceira Turma. Relator Ministro Sidnei Beneti. Acórdão por Unanimidade. Julg.: 14.02.2010.  
Disponível em: <<https://scon.stj.jus.br/SCON/pesquisar.jsp>>. Acesso em 03.02.2022.

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA. **Recurso especial (REsp 1.417.293-PR)**. Terceira Turma. Relatora Ministra Nancy Andrighi. Acórdão por Unanimidade. Julg.: 19.08.2014.  
Disponível em: <<https://scon.stj.jus.br/SCON/pesquisar.jsp>>. Acesso em 10.02.2022.

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA. **Recurso especial (REsp 1.391.650-SP)**. Terceira Turma. Relatora Ministra Nancy Andrighi. Acórdão por Unanimidade. Julg.: 18.10.2016.  
Disponível em: <<https://scon.stj.jus.br/SCON/pesquisar.jsp>>. Acesso em 07.02.2022.

SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. **Recurso extraordinário (RE 636.331-RJ)**. Tribunal Pleno. Relator Ministro Gilmar Mendes. Acórdão por Maioria. Julg.: 25.05.2017.



Disponível em: <<https://jurisprudencia.stf.jus.br/pages/search>>. Acesso em 07.02.2022.

TARTUCE, Flávio *et. al.* **Código civil comentado: Doutrina e jurisprudência.** 2ed. Rio de Janeiro: Forense, 2020.

VENOSA, Sílvio de Salvo. **Direito civil. V. 3.** 8ed. São Paulo: Atlas, 2003.

