

DESENVOLVIMENTO DOS MERCADOS E INSTITUIÇÕES DO SISTEMA DE JUSTIÇA: A IMPORTÂNCIA DAS RESOLUÇÕES NORMATIVAS Nº 18/2017 E 62/2021 DA ANTAQ À AMPLIAÇÃO DA BASE INFORMACIONAL DA INTERPRETAÇÃO JUDICIAL DOS CONTRATOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO

DEVELOPMENT OF MARKETS AND JUSTICE SYSTEM INSTITUTIONS: THE IMPORTANCE OF ANTAQ'S NORMATIVE RESOLUTIONS Nº 18/2017 AND 62/2021 TO THE EXPANSION OF THE INFORMATIONAL BASIS OF JUDICIAL INTERPRETATION OF MARITIME TRANSPORTATION CONTRACTS

Cassius Guimarães Chai¹
Rodrigo Dutra da Silva²

RESUMO: Este estudo analisa a contribuição das Resoluções Normativas nº 18/2017 e 62/2021 da Agência Nacional de Transportes Aquaviários do Brasil (ANTAQ) ao sistema do direito e ao desenvolvimento do livre mercado, tendo em vista o papel da referida regulação jurídica à solução de litígios judiciais de direito privado decorrentes de contratos de transporte marítimo. Trata-se de pesquisa que se utiliza da concepção teórica de *desenvolvimento como liberdade* de Amartya Sen (2000) e do método de abordagem pragmático-sistêmico, próprio da *teoria dos sistemas autopoieticos* constante na obra “*O direito da sociedade*” de Niklas Luhmann (2016), estruturando o raciocínio pelo método hipotético-dedutivo, tudo a partir de fontes primárias e de bibliografia especializada. Em conclusão, constatou-se que as referidas normativas têm grande potencial de auxiliar os agentes das instituições judiciárias na solução adequada de conflitos amparados em contratos de transporte marítimo, uma vez que esclarecem particularidades das operações econômicas do setor, indicam sistemáticas de responsabilização de agentes, sugerem as assimetrias do mercado de transportes e reforçam deveres de transparência, probidade e boa-fé a serem exigidos dos transportadores marítimos.

Palavras-chave: sistema do direito; direito privado; regulação jurídica; livre mercado; contrato de transporte marítimo.

¹ Doutor em Direito Constitucional pela Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG) e Cardozo School of Law. Doutor e mestre em Direitos e Garantias Fundamentais pela Faculdade de Direito de Vitória (FDV). Professor associado da Universidade Federal do Maranhão (PPGDIR/UFMA) e professor permanente da Faculdade de Direito de Vitória (PPGD/FDV). Promotor de Justiça Corregedor do Ministério Público do Estado do Maranhão (MPMA).

² Mestre em Direito e Instituições do Sistema de Justiça (UFMA). Pós-graduado em Advocacia Contratual e Responsabilidade Civil (USJT) e em Direito Processual Civil Aplicado (USJT). Pós-graduando em Direito Marítimo e Portuário (MLAW). Bacharel em Direito (UEMA). Advogado licenciado e assessor jurídico da Presidência do Tribunal de Justiça do Estado do Maranhão (TJMA).



ABSTRACT: This paper seeks to study the contribution of Normative Resolutions nº 18/2017 and 62/2021 of the National Waterway Transport Agency of Brazil (ANTAQ) to the system of law and the development of the free market, in view of the role of legal regulation to the resolution of private law litigation arising from maritime transport contracts. This is a research that uses Amartya Sen's (2000) theoretical conception of development as freedom and the pragmatic-systemic method of approach, typical of the *theory of autopoietic systems* contained in the work "*The law of society*" by Niklas Luhmann (2016), structuring the reasoning by the hypothetical-deductive method, all from primary sources and specialized bibliography. In conclusion, it was found that the aforementioned regulations have great potential to assist agents of judicial institutions in the adequate solution of conflicts supported by maritime transport contracts, since they clarify the particularities of the economic operations of the sector, indicate systems of accountability of agents, suggest the asymmetries of the transport market and reinforce the duties of transparency, probity and good faith to be demanded of maritime carriers.

Keywords: system of law; private law; legal regulation; free market; maritime transport contracts.

1 INTRODUÇÃO

A temática do presente estudo são as Resoluções Normativas nº 18/2017 e 62/2021 da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e suas interfaces com as instituições do sistema de justiça à promoção do desenvolvimento dos mercados, sobretudo no que concerne às influências verificadas na apreciação de litígios jurídicos referentes a contratos de transporte marítimo de cargas ao Brasil pelos magistrados nacionais.

O problema da pesquisa é a aptidão das referidas normativas de contribuir, por meio da regulação jurídica do espaço econômico, com a interpretação judicial de conflitos próprios do mercado de transportes marítimos, de sorte que se objetiva identificar se e em que medida as citadas contribuições são aperfeiçoadas, ensejando em soluções decisórias íntegras e consistentes pelas instituições judiciárias, em vista das recursividades próprias do subsistema de direito privado.

O estudo se estrutura em duas etapas, correspondentes aos objetivos específicos, sendo a primeira destinada à explicitação do subsistema jusprivatista e da regulação jurídica do sistema econômico, enquanto a segunda visa explanar as vicissitudes do mercado de transporte marítimo, bem assim as contribuições das normativas da ANTAQ à apreciação de conflitos judiciais referentes aos contratos de transporte pelo modal aquaviário, em especial



no que concerne às superposições contratuais e ao cumprimento de deveres de informação pelos transportadores.

Conjectura-se, enquanto hipótese, que as aludidas resoluções normativas têm potencial de auxiliar os agentes das instituições do sistema de justiça na apreciação de conflitos relativos a contratos de transporte marítimo por meio da ampliação da base informacional dos julgadores à definição decisória, fomentando, a partir de seus critérios, a construção de uma ambiência de confiança objetiva essencial ao desenvolvimento de mercados livres, notadamente para, em obediência aos critérios de consistência que informam e pressionam o sistema jurídico, dar cumprimento à política nacional de comércio exterior.

Trata-se de pesquisa que se utiliza da concepção teórica de desenvolvimento como liberdade de Amartya Sen (2000) e do método de abordagem pragmático-sistêmico, próprio da teoria dos sistemas autopoieticos constante na obra “O direito da sociedade” de Niklas Luhmann (2016), estruturando o raciocínio desenvolvido pelo método hipotético-dedutivo, tudo a partir de fontes primárias e de bibliografia especializada.

A concepção teórica alhures mencionada se justifica porque indica que o exercício da liberdade econômica está condicionado ao pleno exercício das capacidades de agir pelos agentes sociais em suas interações concretas, o que se visa garantir exatamente pela regulação jurídica. Por outro lado, a abordagem metodológica luhmanniana é justificada pela intenção de, notadamente no primeiro capítulo, abordar-se propedeuticamente sobre a função do direito e a estrutura recursiva das fontes jurídicas, de modo a indicar a posição estrutural e a orientação funcional das normativas de agências reguladoras no âmbito do sistema jurídico, em especial à racionalização das relações jurídicas de direito privado.

Tem-se em conta a relevância direta e indireta da regulação jurídica do mercado de transportes marítimos ao comércio exterior, que, no atual contexto de economias assimétricas e globalizadas, deve se inclinar a aperfeiçoar o sistema de mercados e garantir as pretensões de bem-estar, liberdade substantiva, segurança, justiça, desenvolvimento e sustentabilidade que informam as políticas democráticas contemporâneas, pelo que se reputa ser o estudo da questão apto a qualificar as discussões acadêmicas a fim de assegurar instrumentalmente direitos humanos em sentido amplo.



2 DIREITO PRIVADO, AUTONOMIA INDIVIDUAL E REGULAÇÃO JURÍDICA

Em vista da crescente complexidade das sociedades contemporâneas, o sistema do direito se apresenta como um sistema parcial da sociedade cuja função é estabilizar, rotineira e impessoalmente, expectativas sociais normativas (ROCHA; KREPSKY, 2018, p. 148), ou seja, expectativas que não admitem frustração (desilusão) e são defendidas com mecanismos de coerção comunitários colocados em suspenso para atuação em sentido contrafático.

A função estabilizadora do direito se operacionaliza mediante comunicação (ROCHA; COSTA, 2021, p. 42), sendo a seleção de elementos comunicativos a maneira pela qual se evita a difusão informacional, ordena-se a espontaneidade ambiental e se reduz a complexidade inerente ao convívio humano (MOTA, 2016, p. 187-188). Assim, por meio de uma série de recursividades próprias, o sistema se distingue do ambiente social geral para ordenar complexidade e bem cumprir suas funções de orientar a ação individual (LUHMANN, 2016, p. 472). Com efeito, a diferenciação sistêmica do direito em relação ao seu ambiente social e comunicativo não serve como instrumento de isolamento perante a sociedade, mas como requisito de abertura e interação (NEVES, 2011, p. 130).

Toda a estrutura recursiva construída no sistema jurídico tem em vista orientar o comportamento dos indivíduos para reforçar a confiança intersubjetiva no bojo das relações sociais, estabilizando expectativas para viabilizar o intercâmbio entre as pessoas. O direito incrementa essa pretensão através de mecanismos impessoais aptos a minorar a percepção dos riscos sociais e da dupla contingência (LUHMANN, 2016, p. 226-228), validando antecipadamente os comportamentos humanos mediante uma codificação binária que os classifica em lícitos ou ilícitos (LUHMANN, 2016, p. 82). Desse modo, o sistema jurídico logra distribuir socialmente os bônus e os ônus do convívio humano entre os agentes sociais, imputando direitos e responsabilidades a sujeitos concretos pela verificação de atos ou fatos previstos em termos generalizantes.

A função do sistema tem em conta a sua prestação, a saber, resolver conflitos concretos entre indivíduos em torno do constante problema social da distribuição dos riscos (CHAI, 2007, p. 133). Nesse sentido, as instituições judiciárias são instâncias eminentemente decisórias que, ao julgarem casos isolados, cumprem o exato papel de institucionalizar a



interpretação jurídica para fomentar, nas situações concretas, a orientação funcional do direito (LUHMANN, 2016, p. 677).

Na diversidade dos casos apreciados, cumpre a tais instituições decidir as demandas isonomicamente (de maneira justa), julgando eventos afins de maneira semelhante (justiça interna) e mediante abertura de complexidade adequada (justiça externa) (LUHMANN, 2016, p. 436-437). Nesse passo, a ideia de justiça é uma fórmula criada em face da contingência que pressiona os agentes das instituições do sistema de justiça à consideração das legítimas expectativas sociais quando da definição das controvérsias no bojo das prestações sistêmicas (LUHMANN, 2016, p. 303).

Nesse contexto, a definição do código lícito/ilícito é interpretada invariavelmente como um ato de vontade, estruturando-se previamente, por isso, as condições de acolhida das vontades com pretensão de juridicidade a partir de critérios de competência e de conteúdo. Tais critérios se encerram na metáfora das fontes jurídicas, a saber, aqueles instrumentos que, feitos por indivíduos autorizados, contém vontades coletivamente vinculantes (REALE, 1994, p. 11). São fontes do direito tanto normas reputadas gerais, como as constituições, as leis, os regulamentos, as súmulas e os precedentes vinculantes, quanto aquelas normas individuais, como os julgados e o negócio jurídico (KELSEN, 2013, p. 135).

As fontes jurídicas são organizadas por meio de estruturas recursivas que submetem reciprocamente suas respectivas validades, condicionando, em síntese, a higidez de normas concretas às gerais e, em situações de concorrência, estabelecendo as hierarquias aplicáveis, seja mediante uma estrutura rígida ou móvel.

Noutro passo, pode-se dizer que o sistema jurídico se divide em dois subsistemas oriundos da necessidade de regulação de expectativas funcionais essencialmente distintas, quais sejam, os subsistemas de direito público e de direito privado. O direito público trata das relações e do funcionamento dos órgãos estatais, tanto interna quanto externamente, em vista da sociedade civil. Por sua vez, o direito privado regula a vida dos cidadãos nas suas relações paritárias, desenvolvidas entre si e em conta do interesse individual.

Enquanto no direito público o valor da limitação de poderes exige que a liberdade do Estado seja vinculada à deferência da lei, no direito privado os princípios da liberdade e da



autodeterminação individual mitigam o papel das formas solenes e ritualísticas. Diz-se, por isso, que ao Estado cabe apenas fazer o que determina a lei, mas ao cidadão é lícito fazer tudo o que a lei não lhe proibir. O caráter de tais expectativas, próprias dos aludidos espaços de regulação jurídica, deu ao direito privado uma feição particular, inclusive no que se refere às fontes do direito.

O subsistema de direito privado se desenvolveu num contexto em que as liberdades do Estado e dos indivíduos eram vistas como absolutamente opostas, tendo retoricamente implicações inversamente proporcionais. Disso decorreu certa orientação política de limitar minimamente a vontade individual, geralmente manifestada através dos negócios jurídicos, que são condicionados formal e materialmente pelo teor da lei. O resultado foi o desenvolvimento de uma ambiência em que a liberdade das formas e do conteúdo negocial orientava as instituições do sistema de justiça à não intervenção nos pactos privados, salvo para garantir o avençado pelas próprias partes, tudo ao argumento de respeito à liberdade das formas e à autonomia da vontade, ou seja, à validade da vinculação individual das vontades.

Com efeito, o direito privado se organizou de maneira deveras dinâmica, eis que muitas das suas regras aplicáveis surgiram e surgem da valorizada espontaneidade das relações sociais, mutáveis no espaço e no tempo. É no espaço regulatório jusprivatista que o costume, comportamento constante que sedimenta a convicção de sua assertividade, ganha maior relevo como fator de legítima expectativa jurídica, por exemplo. Entre os comerciantes, em especial, defende-se inclusive a existência de um conjunto autoevidente de regras, escritas ou não, surgidas da espontaneidade das práticas do comércio, chamada *lex mercatoria*, a qual integraria organicamente o mercado global em meio à sua difusão de interesses.

Nas sociedades ocidentais oitocentistas, a insuspeição em torno da qualidade do autointeresse redundou na crença de que o papel do direito privado seria meramente garantir eficácia à autonomia da vontade, sobretudo de maneira contrafática, se necessário. E, de fato, um sistema de imputação de responsabilidades é essencial para fomentar a confiança impessoal entre os sujeitos envolvidos em negócios privados (BRANCO, 2014, p. 270), animando-os a contratar (PEREIRA, 2018, p. 69) pela imunização das incertezas objetivas e



subjetivas inerentes às pactuações humanas (LISBOA, 2012, p. 23). Contudo, malgrado seja incontroversamente relevante garantir os pactos firmados pelas pessoas, a experiência histórica demonstrou que a ideia de autonomia da vontade é insuficiente para garantir sozinha a liberdade igual das pessoas e a eficiência na alocação dos recursos sociais.

A existência de externalidades negativas com potencial de influenciar na maior ou menor autonomia da emissão volitiva de alguns indivíduos em face de outros evidenciou a inconsistência da retórica de que o livre mercado seria um sistema cuja eficácia plena seria maior à medida que as transações econômicas ocorressem absolutamente livres de regulações heterônomas, ou seja, ditadas por terceiros às partes do negócio através de regras de direito.

Com efeito, a verificação de partes desiguais em termos de informação ou poder de barganha, especialmente em mercados concentrados em monopólios ou oligopólios, induz que contextos de tráfego econômico desregulados podem “impor limitações reais ao que pode ser realizado mediante várias formas institucionais do mecanismo de mercado” (SEN, 2000, p. 141), tanto para a garantia da liberdade substantiva das pessoas quanto à expansão da renda e do bem-estar prometidos pelos instrumentais do livre comércio (SEN, 2000, p. 143).

Semelhante percepção se verifica em relação ao tráfego desenvolvido entre as nações, uma vez que, entre estas, formas semelhantes de dependência e domínio econômicos se constata, certo de que as assimetrias fáticas efetivamente vulneram a liberdade igual de países menos desenvolvidos no atual contexto globalizado (SHAW, 2014, p. 46-47). Não sem razão, fala-se que há atualmente, no comércio internacional, o “predomínio de uma *lex mercatoria* ditada pelos poderes hegemônicos globais, que se distancia dos tradicionais costumes mercantis consolidados” (LÔBO, 2012, p. 6.203).

No âmbito do subsistema de direito privado, por isso, a noção de autonomia da vontade como guia das operações sistêmicas deve ser rejeitada. Isso porque a assimilação irrestrita das vontades dos particulares como dotadas de juridicidade, em vista das citadas externalidades negativas, pode redundar em decisões inconsistentes e fragmentárias para casos assemelhados no bojo das prestações do direito, todas pautadas por arbitrariedades oriundas de comunicações próprias de outros sistemas sociais parciais, como a qualidade relativa das partes nos mercados em que estão envolvidas. Desse modo, portanto, a



comunicação do jurista se confunde com aquela que pauta outros sistemas parciais, como o econômico, desconsiderando que a “segurança do direito deve consistir (...) na segurança de que as circunstâncias, quando assim se desejar, sejam tratadas exclusivamente de acordo com o código do direito, e não de acordo com o código do poder ou de qualquer outro interesse não contemplado pelo direito” (LUHMANN, 2016, p. 258).

Em verdade, o equívoco da retórica em torno da autonomia da vontade, amparada na crença de que mercados livres são aqueles desregulados por forças heterônomas, está em desconsiderar que a isonomia de tratamento é uma demanda corrente do sistema do direito, essencial à capacidade sistêmica de inspirar confiança na sociedade. Logo, sendo a noção de autonomia da vontade um meio de autorizar tal inconsistência, sua revisão se faria invariavelmente imperiosa.

A garantia da liberdade igual dos particulares e da alocação eficiente dos recursos sociais, essenciais ao desenvolvimento da sociedade (SAMPAIO; CHAI, 2021, p. 284), depende de formas de regulação jurídica estruturantes dos mercados, portanto, não servindo o sistema jurídico apenas para validar todo e qualquer interesse, mas também para direcionar o comportamento econômico dentro de limites que não afetem a liberdade substantiva das pessoas de negociarem entre si tomando em conta seus próprios interesses, evidentemente.

As considerações acima importam numa ressignificação da própria ideia de mercados econômicos, os quais, em vez de espaços sem regulação alguma além daquela autônoma, passam a representar uma estrutura na qual a qualidade da ordenação da espontaneidade social pela regulação, independentemente de sua natureza, pode redundar em maior ou menor liberdade aos partícipes e/ou eficiência alocativa. Com efeito, os mercados são bens públicos que devem ser aperfeiçoados em vista das circunstâncias concretas, jamais suprimidos ou desprezados.

Em síntese, conclui-se que a formatação de uma estrutura socialmente validada que compatibilize a liberdade de sujeitos com interesses concorrentes e, concomitantemente, amplie a riqueza geral, depende de sistemas éticos e normativos que indiquem “a visão e o ímpeto necessários para o uso bem-sucedido do mecanismo de mercado e instituições



relacionadas” (SEN, 2000, p. 299), certo de que, para “funcionar, o sistema de mercado requer disposições visando impedir que uma parte lese as outras” (SEN, 2000, p. 304).

A regulação substantiva e justificada do direito na autonomia da vontade se dá por meio da estrutura recursiva das fontes jurídicas, notadamente a partir dos supracitados critérios de validade de enunciações volitivas (LÔBO, 2012, p. 6.187-6.189).

Em geral, pretende-se que a própria lei possa indicar com concretude adequada os limites da autorregulação, criando óbices inderrogáveis pela vontade das partes com base nos interesses reputados dignos de tutela jurídica (PERLINGIERI, 2002, p. 95). As normas de “ordem pública”, em especial, limitam a *pacta privata* exatamente nesse sentido (PEREIRA, 2017, p. 14), inclusive para agravar as responsabilidades de determinados sujeitos ou dirigir determinados vínculos diferenciadamente (KONDER, 2017, p. 56). Assim, abandona-se a ideia de autonomia da vontade, pautada excessivamente no autointeresse, em favor daquela de autonomia privada (SAAD; PEREIRA, 2022, p. 274), “um poder concedido ao indivíduo para a consecução de fins privados” (FERRI, 1969, p. 38, tradução livre).

Dessa maneira, ao impedir o exercício abusivo de posições arbitrariamente vantajosas por parte de alguns (VANZELLA, 2005, p. 224), a lei diretamente reforça a segurança negocial e a confiança impessoal dos agentes do sistema econômico, atendendo aos interesses gerais do comércio pela inibição de comportamentos disfuncionais e oportunistas (FORGIONI, 2009, p. 36-37). Quer dizer, no subsistema jusprivatista, mesmo a “normatização protetiva não advém da solidariedade, como querem alguns, mas da expressão de uma estratégia para a promoção do mercado” (GRAU; FORGIONI, 2005, p. 23).

Entretanto, os legisladores humanos são incapazes de prever as miudezas de todas as circunstâncias de vida que serão levadas à consideração do sistema de justiça, notadamente a partir dos procedimentos adversariais das instituições judiciárias (SILVA, 2006, p. 65). De um lado, a rigidez do procedimento legislativo não raro o torna incapaz de agir com a velocidade que as relações econômicas exigem, enquanto em outros casos o que falta àqueles que legislam é base informacional adequada para uma intervenção mais específica em determinados espaços sociais, sendo certo que as inclusões e exclusões de informação são componentes importantes em abordagens avaliativas de políticas práticas (SEN, 2000, p. 76).



As omissões regulatórias representam uma constante incontornável, pura e simplesmente, sendo incontroverso que quanto “mais variadas forem as circunstâncias de vida, que entram no campo de observação do sistema do direito, mais difícil se torna a manutenção de uma consistência suficiente” (LUHMANN, 2016, p. 25).

A prudência recomenda que os legisladores, reconhecendo as limitações do próprio trabalho, deleguem parte de sua competência prescritiva a outros agentes atuantes no sistema jurídico, assumindo os riscos daí decorrentes, mas jamais renunciando a aptidão regulatória do direito sobre a licitude das pretensões sociais e econômicas com base na simples incompletude de uma de suas fontes.

Dois instrumentos, em especial e para os fins do presente estudo, são utilizados para aperfeiçoar a supracitada delegação de competências, a saber, as cláusulas gerais, destinadas à cognição dos magistrados, e a criação de agências reguladoras, a fim de instituir controles e normas específicas para determinados setores da economia.

O primeiro mecanismo de delegação de competências normativas, as cláusulas gerais, são preceitos por meio dos quais, mediante interpretação e fundamentação, os magistrados determinam preceitos normativos primário e secundário de hipóteses regulatórias concretas. Por meio destes expedientes, expectativas sociais normativas podem ser arrogadas pelas partes independentemente de previsão expressa em lei ou convenção, bastando o amparo indireto à cláusula (MARTINS-COSTA, 2018, p. 242). Diz-se, assim, que as cláusulas gerais criam deveres anexos às pessoas nas suas relações intersubjetivas, os quais são passíveis de declaração em circunstâncias concretas (NANNI, 2004, p. 193).

O segundo meio de delegação normalmente se aperfeiçoa por meio da criação das chamadas “agências reguladoras”, para as quais, mediante lei específica, defere-se o poder de editar normas e estabelecer controle, inclusive sancionatório, sobre agentes de determinados setores estratégicos da economia. A composição das aludidas agências é especializada e deve implementar estudos de impacto que permitam que as decisões regulatórias sejam amparadas por base informacional consistente. Assim, as agências exercem o papel de direcionar os comportamentos econômicos com informação e concretude adequadas, tudo com a flexibilidade que as estratégias da política econômica exigem.



Adiante, tratar-se-á exatamente sobre o papel da regulação jurídica do mercado de transportes marítimo, delegada no Brasil essencialmente à ANTAQ, sobretudo à ampliação da base informacional de magistrados para a definição de conflitos judiciais.

3 A REGULAÇÃO DA ANTAQ E O MERCADO DE TRANSPORTE MARÍTIMO

O contrato de transporte marítimo é um vínculo jurídico por meio do qual o transportador se obriga, mediante frete, a transportar incólume a carga que recebeu do embarcador na origem para entrega ao consignatário no porto de destino, sendo pacto comutativo, oneroso, bilateral, típico, consensual e definido por adesão. Trata-se de negócio jurídico de direito privado dos mais importantes às massificadas sociedades contemporâneas, notadamente para fomento do comércio internacional. Nesse sentido, importa considerar que o modal aquaviário é responsável por 90% dos serviços de transporte praticados no mundo (CASTIGLIONI; PIGOZZO, 2014, p. 47), o que deveras introduz sua relevância.

O mercado de transportes marítimos, contudo, apresenta-se instável e sensível ao processo global de realocação industrial. Com efeito, por pressões de custo, os preços de fretes, taxas e sobretaxas praticados globalmente se tornaram inconstantes, sendo adotadas pelas empresas de navegação diversas estratégias para incorporação dos riscos.

A primeira estratégia consistiu no aumento no tamanho das embarcações, o que gerou ganhos em escala, mas reduziu a flexibilidade operacional (LACERDA, 2004, p. 218-219) e aumentou o risco de ociosidade no uso de espaços dos navios mercantes em trânsito (MARCHIOLI, 2019, p. 58-67).

A segunda, em vista da insuficiência da primitiva, foi a formação de conglomerados globais de transportadores ou mesmo fusões empresariais (LACERDA, 2004, p. 220), redundando numa elevada concentração mercadológica (SPARKA, 2010, p. 11), sobretudo no segmento de transporte em contêineres (LACERDA, 2004, p. 221).

Com efeito, o mercado oligopolista formado ensejou em diversas externalidades negativas, em especial considerando a dependência econômica das classes produtivas de países subdesenvolvidos ou em desenvolvimento em relação às empresas transportadoras das grandes e desenvolvidas nações mercantes.



Não sem razão, a Conferência das Nações Unidas sobre o Comércio e Desenvolvimento, na Revisão do Transporte Marítimo do ano de 2018, indicou que devem as autoridades reguladoras monitorar as tendências de concentração do mercado de transporte marítimo, especialmente quanto às implicações no poder de barganha das partes e na racionalidade de fretes, taxas e custos aos remetentes e ao comércio (UNCTAD, 2018, p. 18). Tais conclusões foram reforçadas pela UNCTAD no ano de 2021 (UNCTAD, 2021a, p. 11), assim como pela ANTAQ no relatório parcial de sua Análise de Impacto Regulatório (BRASIL, 2021b), inclusive.

Nesse contexto, a posição relativa do Brasil é desconfortável, uma vez que apenas 1% das mercadorias de seu comércio exterior são transportadas por empresas nacionais (CASTRO JR., 2010, p. 197), sem descuidar que o país se encontra numa rota internacional de baixa densidade de cargas (LACERDA, 2004, p. 223). Como resultado, há grande dependência dos *players* (agentes econômicos) brasileiros do comércio exterior no que tange aos serviços de transporte fornecidos por estrangeiros, o que vulnera amplamente o poder de barganha dos nacionais.

No Brasil, a regulação jurídica do transporte marítimo se dá mediante as normas gerais de transporte constantes no Código Civil e no Código Comercial, considerando a não incorporação das normas internacionais que tratam especificamente do modal marítimo, a saber, as Regras de Haia-Visby (Convenção de Bruxelas) e as Regras de Hamburgo (Convenção das Nações Unidas relativa ao Transporte Marítimo de Mercadorias), uma vez que contrárias aos interesses de países em desenvolvimento em geral (SPARKA, 2010, p. 40), nos quais há tendência de amparo dos interesses da carga (MARTINS, 2015, p. 487).

E, considerando a incompletude e inespecificidade da regulação geral dos contratos de transporte, a denotar a necessidade de atuação reguladora aos *players* e investidores envolvidos (CASTRO JR., 2010, p. 197), atribuiu-se à ANTAQ o estabelecimento de normas e diretrizes ao transporte de cargas no modal marítimo (GIBERTONI, 2014, p. 445-446), tanto em navegação de cabotagem quanto em longo curso, tudo em vista da diretriz geral de “garantir a movimentação de pessoas e bens, em cumprimento a padrões de eficiência,



segurança, conforto, regularidade, pontualidade e modicidade nos fretes e tarifas” (Lei nº 10.233/2001, art. 20 II *a*).

Nesse sentido, introduz-se a importância da Resolução nº 18/2017 da ANTAQ, assim como da Resolução nº 62/2021, que revogou e substituiu a primeira sem alterações substanciais no que se refere ao conteúdo deste estudo. O objeto das aludidas normativas é a definição de direitos e deveres específicos das partes de avenças marítimas, inclusive contratos de transporte em navegações de longo curso, ou seja, entre portos de países distintos (TRIPOLI, 2016, p. 170), os quais são considerados neste intento.

Assim, o escopo precípua do presente capítulo será identificar a relevância da referida regulação à ampliação da base informacional dos magistrados na definição do lícito e ilícito em prestações sistêmicas que envolvem conflitos entre as partes no bojo de contratos de transporte marítimo, tudo com o fulcro de garantir a liberdade dos agentes sociais no âmbito de suas efetivas capacidades. Ter-se-á em vista o auxílio das normas reguladoras na ciência de duas circunstâncias específicas do mercado regulado, a saber, as superposições contratuais e o fiel cumprimento de deveres de informação pelo transportador marítimo.

Em primeiro lugar, sendo o quadro regulatório em apreço difuso, deve-se considerar que a “diversidade contratual e documental exerce forte influência na regulamentação material e conflitual dos contratos marítimos de transporte de mercadorias e dificulta a harmonização” (MARTINS, 2015, p. 448), malgrado o uso globalmente compartilhado de diversas fórmulas padronizadas (SILVEIRA, 2018, p. 14). Isso porque são comuns justaposições contratuais que não configuram hipóteses de coligação a repercutir no sistema de responsabilidades entre as partes. Com efeito, o conhecimento dos específicos sujeitos negociantes no transporte marítimo e de seus interesses nos pactos superpostos permite o aperfeiçoamento da interpretação conflitual concreta, o que se dá mediante a identificação dos vínculos firmados à consecução das próprias operações econômicas, redundando na elevação qualitativa e na agilidade da própria prestação jurisdicional.

Para tanto, as normativas indicam quem são embarcador, consignatário e transportador, as partes da avença. O primeiro é basicamente quem assim consta no conhecimento de embarque emitido pelo transportador ao receber a carga, e não



necessariamente o sujeito que efetua concretamente a entrega da carga à conta do interessado (Resolução nº 62/2021, art. 2º XIII). O consignatário, por sua vez, é aquele que retira a carga no porto de destino mediante apresentação do conhecimento de embarque (*bill of lading* ou BL), a conta própria ou por representante (Resolução nº 62/2021, art. 2º XI).

Em vista dos princípios cambiários que informam a disciplina dos conhecimentos marítimos, deve-se considerar que a figura do *consignee* se integra ao contrato apenas quando da entrega do BL e da retirada da mercadoria perante o transportador, ocasião em que assente tacitamente aos termos avençados ao transporte na medida do conteúdo do conhecimento de embarque (SPARKA, 2010, p. 171).

Por fim, define-se o transportador marítimo como “todo aquele que realiza o transporte de cabotagem ou de longo curso, em embarcação própria ou alheia, emitindo BL - único, genérico ou master” (Resolução nº 62/2021, art. 2º XXV). A primeira distinção relevante estabelecida pela norma está em diferenciar transportador e proprietário de embarcação, uma vez que contratos podem ser firmados por quem realiza transportes para o uso total ou parcial de navio alheio, com ou sem a respectiva gestão náutica. A segunda se refere à necessária emissão de *bill of lading* pelo transportador, distinguindo o contrato em apreço de outros, como o de afretamento, bem assim afastando de terceiros intervenientes a referida qualificação³. Por fim, a terceira está em apresentar três tipos de conhecimento emissíveis, relacionados a sujeitos distintos que podem ser identificados no bojo de superposições contratuais, a saber, o transportador virtual (NVOCC) ou aquele proprietário/afretador.

Em síntese, tem-se que é “irrelevante (...) se o transportador é o proprietário, afretador ou armador e se executa pessoalmente o contrato ou repassa a execução do transporte a outro transportador”, uma vez que, na espécie, assumir “a obrigação não significa, necessariamente, executar o transporte” (MARTINS, 2015, p. 505).

³ É o caso do Agente Marítimo, que, consoante a regulação da Antaq, é “todo aquele que, representando o transportador marítimo efetivo, contrata, em nome deste, serviços e facilidades portuárias ou age em nome daquele perante as autoridades competentes ou perante os usuários” (Resolução nº 62/2021, art. 2º II b), sem responsabilidade pelos fatos do transportador (Resolução nº 62/2021, art. 24 pará. ún.), atuando, em síntese, como “representante comercial do armador em um determinado porto ou área geográfica, tendo com este um contrato de mandato, regido pelo Código Civil” (GIBERTONI, 2014, p. 174).



Como dito anteriormente, um transportador marítimo pode se utilizar de embarcação própria ou da inteireza de navio alheio, mediante contrato de afretamento, tendo ou não a gestão náutica para executar a expedição marítima. Esses transportadores, proprietários ou afretadores, emitem conhecimentos dos tipos “único” (BL), se o contratante se utiliza do espaço inteiro do navio e recebe um único conhecimento, ou “master” (MBL), se é confeccionado mais de um conhecimento na operação. Nessas condições, como deverão negociar todos os espaços da embarcação para viabilizar seus trabalhos, revela-se oportuno aos transportadores que o façam da maneira menos difusa possível, pelo que costumam receber apenas grandes volumes e recusar o transporte de cargas menores, que são geralmente entregues por pequenos embarcadores.

Para que não fosse inviabilizado o transporte de cargas fracionadas (*ship's convenience*), estruturam-se empresas que negociam espaços nas embarcações de outros transportadores para, em seguida, oferecerem a pequenos embarcadores para trânsito (CREMONEZE, 2019, p. 103), consolidação e desconsolidação conjuntos (URDAY, 2017, p. 84). Chamado de transportador virtual ou marítimo não operador de navio, ou simplesmente NVOCC (*Non Vessel Operator Common Carrier*), trata-se de efetivo transportador marítimo, ou seja, de sujeito apto à emissão de conhecimentos de embarque, os quais, neste caso, são denominados como conhecimentos “filhotes” ou “house” (HBL). Por isso, segundo a regulação da ANTAQ, o NVOCC é “a pessoa jurídica (...) que não sendo o armador ou proprietário de embarcação responsabiliza-se perante o usuário pela prestação do serviço de transporte, emitindo BL (...) e subcontratando um transportador efetivo” (Resolução nº 62/2021, art. 2º II c).

Assim, pode ocorrer de um NVOCC ser, em contratos com contrapartes distintas e referentes à mesma operação econômica, transportador e consignatário, respectivamente, havendo autonomia entre os vínculos no que se refere à responsabilização das partes por danos, sinistros, taxas e sobretaxas.

Tais considerações são relevantes para a ampliação da base informacional dos magistrados na apreciação e julgamento de conflitos concretos, assim como na definição dos regimes de responsabilidade aplicáveis às circunstâncias levadas aos tribunais. Com efeito,



evitam-se problemas correntes no sentido de se confundirem os deveres imputáveis aos intervenientes no bojo da cadeia contratual, o que não raro ocorre por indução das próprias partes em demandas judiciais. Nesse sentido, a normativa da ANTAQ dispõe expressamente que “o transportador marítimo não operador de navios (NVOCC) é considerado como usuário perante o transportador marítimo efetivo, e como transportador, perante o usuário final do serviço de transporte prestado” (Resolução nº 62/2021, art. 2º §1º).

A segunda questão sensível referente ao mercado de transportes marítimos está no cumprimento de deveres de informação, probidade e boa-fé por parte dos transportadores marítimos perante os usuários de seus serviços, considerando existirem dúvidas sobre a transparência das condições contratuais definidas aos usuários, bem como das precificações realizadas aos fretes, taxas e sobretaxas (UNCTAD, 2021b, p. 74). Isso implica efeitos deletérios às economias de menor escala, de países subdesenvolvidos ou em desenvolvimento, especialmente pela elevação dos custos logísticos (UNCTAD, 2021a, p. 11-13). Assim sendo, tem-se que há indicativos sérios de que os desajustes e as pressões de custo próprios do contexto mercadológico se converteram em justificativa ao uso disfuncional de vantagens pelos transportadores, beneficiados em termos de poder de barganha, o que certamente não se coaduna com a política nacional de transportes aquaviários.

Um exemplo da maneira como as assimetrias de mercado pendem em desfavor das empresas brasileiras, especialmente as importadoras, está nas cobranças de taxas de sobre-estadias de contêiner, conhecidas como *demurrages*, cuja importância se constata quando se observa a crescente ampliação do uso de cargas containerizadas no Brasil, as quais alcançaram o percentual de 23% das movimentações nacionais de importação em 2021 (BRASIL, 2021a).

Quando um importador contrata transporte em contêiner, o próprio transportador disponibiliza a unidade de carga ao usuário para ova e desova da mercadoria, sem qualquer custo adicional ao frete, visto que o cofre é reputado acessório da embarcação (Lei nº 9.611/1998, art. 24 parág. ún.). O usuário basicamente deverá, após retirar o compartimento, devolvê-lo num prazo certo, chamado de *free time*, incidindo em desfavor da parte a cobrança de sobre-estadia correspondente a uma diária pré-fixada unilateralmente pelo credor em caso



de atraso (GIBERTONI, 2014, p. 462), tudo em razão do incumprimento relativo da obrigação acessória. A prefixação das perdas e danos, que na espécie são especulativas, resolve os inconvenientes da apuração ordinária de prejuízos de maneira ágil e eficiente (BORDAHANDY, 2015, p. 211).

Ocorre que os transportadores marítimos não informam adequadamente os usuários acerca das cobranças de *demurrage*, tanto em relação à existência da cobrança em si quanto sobre os valores devidos. É que dificilmente a previsão de cobrança de sobre-estadias consta nos conhecimentos de embarque e nos contratos firmados, sendo os usuários informados do débito basicamente quando das exigências. E, em alguns casos, os transportadores apenas disponibilizam tabelas de preços em seus sítios virtuais ou em tabelionatos de notas, argumentando assim dissimuladamente o cumprimento de deveres de informação (SILVEIRA, 2018, p. 35).

Afora isso, não raro os transportadores, em ilegítimo exercício de autotutela, somente liberam a carga ao consignatário mediante a assinatura de um termo de responsabilidade em que este assume a obrigação de pagar as taxas de *demurrage*, malgrado não tenha existido qualquer estipulação ou menção à cobrança quando das tratativas prévias (MARCHIOLI, 2019, p. 108-110), vulnerando assim o consentimento informado e a gestão de riscos do usuário ao inovar injustamente as obrigações das partes.

Em conta do exposto, a ANTAQ definiu uma sistemática que induz que as sobre-estadias devem ser previstas expressamente quando da contratação (Resolução nº 62/2021, art. 4º parág. ún.), tendo regras e valores disponibilizados aos usuários antes da reserva de praça, ou seja, antes mesmo da emissão dos conhecimentos (Resolução nº 62/2021, art. 19), em bases justas, transparentes, corretas e precisas (Resolução nº 62/2021, art. 3º VII e 8º), de sorte a concretizar a diretriz geral de que:

Os transportadores marítimos e os agentes intermediários devem prestar informações corretas, claras, precisas e ostensivas, em especial dar conhecimento prévio de todos os serviços, operações ou disponibilidade a serem contratados pelos usuários, incluindo a especificação dos valores aplicáveis de preços, fretes, taxas e sobretaxas (Resolução nº 62/2021, art. 4º *caput*).



E, vale mencionar, o Relatório de Monitoramento sobre os Impactos da Pandemia no Transporte Marítimo e no Setor Portuário, da ANTAQ, indica a constatação de uma elevação considerável no número de denúncias de usuários referentes a cobranças de sobre-estadias de contêineres entre os anos de 2020, 2021 e 2022 (BRASIL, 2022), sem descuidar que a Revisão do Transporte Marítimo de 2021, da UNCTAD, denota que o valor médio das *demurrages* dobrou entre os anos de 2020 e 2021 nos vinte maiores portos do mundo (UNCTAD, 2021b, p. 62).

Com efeito, malgrado 100% dos usuários e 66,7% dos agentes intermediários entenderem ainda ser necessária uma regulação específica sobre as *demurrages* (BRASIL, 2021c), oportuna a atuação normativa da ANTAQ, por meio das Resoluções nº 18/2017 e 62/2021, no sentido de indicar expressamente critérios que apontem o dever dos transportadores de, independentemente de culpa, atuarem com transparência, boa-fé e probidade, abstendo-se de práticas lesivas à ordem econômica e que determinem aumento arbitrário de lucros (Resolução nº 62/2021, art. 5º).

O reflexo da medida na apreciação judicial de conflitos está em reforçar o próprio dever dos magistrados de ponderar detidamente os contornos fáticos da hipótese concreta, valorando cuidadosamente as provas dos autos e, eventualmente, distribuindo dinamicamente os encargos probatórios das partes de litígios judiciais. Ademais, ao estabelecerem critérios objetivos para resolução de situações conflituais correntes na prática comercial, as normativas possuem elevado potencial de auxiliar na resolução de litígios ordinários de maneira consistente. Logo, atua a regulação como um efetivo fundamento normativo e retórico para flexibilizar o rigor da ideia de paridade entre as partes nas avenças de transporte marítimo, incrementando, pontualmente e por meio das prestações do direito, a liberdade igual e a racionalidade do sistema de mercados.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O sistema jurídico, dentre os sistemas parciais da sociedade, tem a função de estabilizar expectativas sociais normativas e dar previsibilidade aos comportamentos intersubjetivos em face das contingências do convívio. Para tanto, estruturou-se enquanto



instância decisória para operar mediante uma codificação binária que distingue os atos e fatos humanos em lícitos ou ilícitos, prestando soluções aos conflitos sociais impessoal e rotineiramente por meio das instituições do sistema de justiça.

Por sua vez, o subsistema de direito privado representa uma especialização funcional do direito orientada à regulação das relações paritárias, tendo a função de tornar compatíveis liberdades individuais iguais e concorrentes, inclusive pelo estabelecimento de padrões a serem obrigatoriamente seguidos pelos sujeitos quando do exercício do autointeresse. Funcionalmente, portanto, o direito privado visa assegurar a liberdade substantiva igual dos indivíduos em suas relações intersubjetivas, reforçando a confiança impessoal das pessoas entre si e racionalizando o sistema de mercados.

A regulação de direito privado, de regra, busca ordenar os comportamentos com concretude adequada por meio da lei, mas, em razão da morosidade do procedimento legislativo e de sua limitada base informacional, não raro os legisladores se veem obrigados a delegar competências normativas. Dois são os instrumentos de delegação apresentados genericamente neste trabalho, a saber, as normativas de órgãos reguladores setoriais e as cláusulas gerais direcionadas aos magistrados para a solução de litígios concretos.

A atuação da ANTAQ opera nesse exato sentido, sendo as Resoluções Normativas nº 18/2017 e 62/2021 da referida agência exemplificativas do exercício de poder normativo a ela delegado. Tais normativas têm por escopo a regulação dos contratos marítimos, especialmente os de transporte, nos quais as partes têm posições relativas afetadas por externalidades negativas que colocam os transportadores em condição de vantagem sobre os usuários nacionais.

Na prática, as referidas resoluções têm grande potencial de auxiliar os agentes das instituições do sistema de justiça na solução de conflitos concretos, uma vez que especificam particularidades do mercado regulado, tais como sujeitos intervenientes e regras de responsabilidade, evitando confusões decorrentes das justaposições contratuais comuns à consecução das operações econômicas realizadas pelos *players* do setor.

Afora isso, observou-se que as normativas reforçam os deveres de informação, probidade e boa-fé por parte dos transportadores marítimos, inclusive mediante regras



concretas, a fim de garantir o consentimento informado dos usuários e que as estipulações ocorram em bases justas, transparentes, corretas e precisas. Assim, as resoluções da ANTAQ ajudam consistentemente na tomada de decisão de conflitos amparados em contratos de transporte marítimo pelos magistrados, que são direta ou indiretamente exortados a levar em consideração as assimetrias mercadológicas supracitadas, tudo com o fulcro de fortalecer a liberdade igual, o sistema de mercados e a confiança contratual pela coibição jurídica de abusos.

6 REFERÊNCIAS

BRANCO, Gerson Luiz Carlos. Elementos para interpretação da liberdade contratual e função social: o problema do equilíbrio econômico e da solidariedade social como princípios da Teoria Geral dos Contratos. In. MARTINS-COSTA, Judith Hofmeister (coord.). **Modelos de direito privado**. São Paulo: Marcial Pons, 2014.

BRASIL. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPAC). Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). **Anuário Estatístico Aquaviário (apresentação), 2021a**. Disponível em: <<https://www.gov.br/antaaq/pt-br/noticias/2022/setor-portuario-movimenta-1-2-bilhao-de-toneladas-de-cargas-em-2021/anuario-2021-vf-003.pdf>>. Acesso em: 5 de março de 2022.

_____. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPAC). Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). **Experiência Internacional na Regulação da Sobre-estadia e Relatório de AIR Preliminar (apresentação), 2021b**. Disponível em: <<https://www.gov.br/antaaq/pt-br/central-de-conteudos/estudos-e-pesquisas-da-antaaq-1/ApresentaoSobreEstadiaJUN16versofinal.pdf>>. Acesso em: 13 de março de 2022.

_____. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPAC). Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). **Relatório de AIR Preliminar, 2021c**. Disponível em: <<http://web.antaaq.gov.br/Sistemas/WebServiceLeilao/DocumentoUpload/Audiencia%2081/Relat%C3%B3rio%20de%20AIR%203.pdf>>. Acesso em: 24 de março de 2022.

_____. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPAC). Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). **Relatório do Grupo de Trabalho de monitoramento dos impactos da pandemia da Covid-19 no Transporte Marítimo e no Setor Portuário, 2022**. Disponível em: <<https://www.gov.br/antaaq/pt-br/noticias/2022/relatorio-detalha-impactos-da-pandemia-da-covid-19-no-transporte-maritimo/relatorio-final-gt-transporte-maritimo-v1.pdf>>. Acesso em: 01 de agosto de 2022.

_____. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPAC). Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). **Resolução Normativa nº 18, 2017**. Disponível em: <https://www.in.gov.br/materia/-/asset_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/1339623/do1-2017-12-26-resolucao-normativa-n-18-de-21-de-dezembro-de-2017-1339619-1339619>. Acesso em: 5 de março de 2022.



- _____. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPAC). Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). **Resolução Normativa nº 62, 2021**. Disponível em: < <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/resolucao-antaq-n-62-de-30-de-novembro-2021-363468694>>. Acesso em: 7 de maio de 2022.
- BORDAHANDY, Pierre-Jean. O contrato de fornecimento de contêiner por meio da sobre-estadia: a possibilidade de uma ilha? In: CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agiprino. **Contratos marítimos e portuários: responsabilidade civil**. São Paulo: Aduaneiras, 2015.
- CASTIGLIONI, José Antonio de Mattos; PIGOZZO, Linomar. **Transporte e Distribuição**. São Paulo: Saraiva, 2014. Disponível em: <<https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#/books/9788536513331/>>. Acesso em: 09 dez. 2021.
- CASTRO JR, Osvaldo Agiprino de. **Direito portuário, regulação e desenvolvimento**. Belo Horizonte: Fórum, 2010.
- CHAI, Cássius Guimarães. **Jurisdição Constitucional Concreta em uma Democracia de Riscos**. São Luís: Associação do Ministério Público do Estado do Maranhão, 2007.
- CREMONEZE, Paulo Henrique. **Prática de direito marítimo: o contrato de transporte marítimo e a responsabilidade civil do transportador**. 4. ed. rev., atual. e ampl. São Paulo: Aduaneiras, 2019.
- FERRI, Luigi. **La autonomia privada**. Tradução: Luis Sancho Mendizábal. Madri: Editorial Revista de Derecho Privado, 1969.
- FORGIONI, Paula A. **Teoria geral dos contratos empresariais**. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2009.
- GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e prática do direito marítimo**. 3. ed., atual., rev. e ampl. Rio de Janeiro: Renovar, 2014.
- GRAU, Eros Roberto; FORGIONI, Paula. **O Estado, a empresa e o contrato**. v. 1. São Paulo: Malheiros, 2005.
- KELSEN, Hans. **Teoria pura do direito**. Tradução: J. Cretella Jr. e Agnes Cretella. 9 ed. rev. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2013.
- KONDER, Carlos Nelson. Para além da “principalização” da função social do contrato. **Revista Brasileira de Direito Civil**, Belo Horizonte, v. 13, jul/set 2017, p. 39-59.
- LACERDA, Sander Magalhães. Navegação e portos no transporte de contêineres. **Revista do BNDES**, Rio de Janeiro, v. 11, nº 22, p. 215-243, dez. 2004.
- LISBOA, Roberto Senise. **Confiança contratual**. São Paulo: Atlas, 2012.
- LÔBO, Paulo. Contratante vulnerável e autonomia privada. **Revista do Instituto do Direito Civil Brasileiro**, ano 1 (2012), n. 10, p. 6.183-6.204.
- LUHMANN, Niklas. **O direito da sociedade**. Tradução: Saulo Krieger. São Paulo: Martins Fontes, 2016.
- MARCHIOLI, Rodrigo. **Sobre-estadia de contêineres: demurrage e detention de contêiner no direito brasileiro**. Curitiba: Juruá, 2019.
- MARTINS, Eliane Maria Octaviano. **Curso de direito marítimo: vol. III**. Barueri, SP: Manole, 2015.
- MARTINS-COSTA, Judith Hofmeister. **A boa-fé no direito privado: critérios para sua aplicação**. 2. ed. São Paulo: Saraiva, 2018.



- MOTA, Rodrigo. Confiança e complexidade social em Niklas Luhmann. **Plural (Revista do Programa de Pós-Graduação em Sociologia da USP)**, São Paulo, v. 23.2, 2016, p. 182-197.
- NANNI, Giovanni Ettore. A evolução do direito civil obrigacional: a concepção do direito civil constitucional e a transição da autonomia da vontade para a autonomia privada. In. LOTUFO, Renan (Coord.). **Cadernos de direito civil constitucional**: Caderno nº 2. Curitiba: Juruá, 2004.
- NEVES, Marcelo. **A constitucionalização simbólica**. 3. ed. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2011.
- PEREIRA, Caio Mário da Silva. **Instituições de Direito Civil v. I**: introdução ao direito civil e teoria geral do direito civil. 30 ed. rev. e atual. Rio de Janeiro: Forense, 2017.
- PEREIRA, Paulo Sérgio Velten. **Contratos**: tutela judicial e novos modelos decisórios. Curitiba: Juruá, 2018.
- PERLINGIERI, Pietro. **Perfis do direito civil**: introdução ao direito civil constitucional. Tradução: Maria Cristina de Cicco. 3. ed. rev. e ampl. Rio de Janeiro: Renovar, 2002.
- REALE, Miguel. **Fontes e modelos do direito**: para um novo paradigma hermenêutico. São Paulo: Saraiva, 1994.
- ROCHA, Leonel Severo; COSTA, Bernardo Leandro C. O sentido da crítica para a teoria dos sistemas sociais: uma observação sobre a sociologia sistêmica da crítica. **RBSD - Revista Brasileira de Sociologia do Direito**, v. 8, n. 3, set/dez 2021, p. 29-49.
- ROCHA, Leonel Severo; KREPSKY, Giselle Marie. O direito, a ciência e a educação: relações intersistêmicas. In. **Quaestio Iuris**, v. 11, n. 1, Rio de Janeiro, 2018, p. 129-153.
- SAAD, Sarah Sousa; PEREIRA, Paulo Sérgio Velten. O divórcio impositivo e as instituições do sistema de justiça. In. VELOSO, Roberto Carvalho (org). **Semiologia, política e instituições do sistema de justiça**: em homenagem aos 10 anos do PPGDir. São Luís: EDUFMA, 2022.
- SAMPAIO, Mylla Maria Sousa; CHAI, Cássius Guimarães. O que de democracia há no liberalismo à brasileira? In. CHAI, Cássius Guimarães (org.). **Republicanism entre ativismos judiciais e proibição do retrocesso**: da proteção às mulheres à saúde pública. 2. ed. Campos dos Goytacazes RJ: Brasil Multicultural, 2021.
- SEN, Amartya. **Desenvolvimento como liberdade**. Tradução: Laura Teixeira Motta. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.
- SHAW, Malcolm N. **Internacional law**. 7. ed. Cambridge: Cambridge University Press, 2014.
- SILVA, Clóvis do Couto e. **A Obrigação como processo**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2006.
- SILVEIRA, Eliana Aló da. **20 anos da judicialização da cobrança de sobrestadia de contêiner**: o que é e o que mudou no demurrage. Belo Horizonte: Arraes Editores, 2018.
- SPARKA, Felix. **Jurisdiction and arbitration clauses in maritime transport documents**: a comparative analysis. Hamburg: Springer Berlin, 2010.
- TRIPOLI, Angela Cristina Kochinski. **Comércio internacional**: teoria e prática. Curitiba: InterSaber, 2016.
- UNCTAD. **Review of Maritime Transport 2018**, Nova Iorque e Genebra, 2018. Disponível em: <https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2018_en.pdf>. Acesso em: 7 de março de 2022.



_____. **Informe sobre el transporte marítimo 2021 (Visão Geral)**, Genebra, 2021a. Disponível em: <https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2021summary_es.pdf>. Acesso em: 7 de março de 2022.

_____. **Review of Maritime Transport 2021 (Chapter 3)**, Nova Iorque e Genebra, 2021b. Disponível em: <https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2021ch3_en.pdf>. Acesso em: 7 de março de 2022.

URDAY, Percy B. **Manual de derecho marítimo**. 1. ed. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, Fondo Editorial, 2017.

VANZELLA, Rafael. O contrato, de Enzo a Vincenzo. **Revista Direito GV**, v. 1, n. 2, p. 221-228, jun/dez 2005.

