

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
FACULDADE DE DIREITO
ESPECIALIZAÇÃO “O NOVO DIREITO INTERNACIONAL” DIREITO
INTERNACIONAL PÚBLICO E PRIVADO E DIREITO DA INTEGRAÇÃO**

Áthilla Silva da Silva

**A IDENTIFICAÇÃO DA LEI APLICÁVEL AO TRANSPORTE MARÍTIMO
INTERNACIONAL DE MERCADORIAS**

**Porto Alegre
2018**

Áthilla Silva da Silva

**A IDENTIFICAÇÃO DA LEI APLICÁVEL AO TRANSPORTE MARÍTIMO
INTERNACIONAL DE MERCADORIAS**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como pré-requisito para obtenção do título de Especialista em Direito Internacional Público e Privado e Direito da Integração da Faculdade de Direito da Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

Orientadora: Prof^ª. Dr^ª. Martha Lucía Olivar Jimenez

**Porto Alegre
2018**

AGRADECIMENTOS

A realização deste trabalho não seria possível sem o auxílio e a colaboração de pessoas especiais. Em poucas palavras, quero aqui expressar a minha imensa gratidão aos que me apoiaram.

Agradeço aos meus pais, avós e irmãos, por me ensinarem a valorizar o conhecimento e a cultura e me apoiarem de todas as formas a realizar esta especialização. À Victória, pelo amor e companheirismo. Aos meus amigos, por serem pessoas muito especiais em minha vida.

Agradeço a minha orientadora, Professora Doutora Martha Lucía Olivar Jimenez, que através de seus preciosos ensinamentos durante as aulas de Direito Internacional Privado fez-me melhor entender e encantar-me por esta matéria; e através da orientação contribuiu para meu crescimento como investigador. A todos os professores que contribuíram em minha vida acadêmica.

Por fim, a todos aqueles que de alguma forma contribuíram para esse feito.

DA SILVA, ÁTHILLA SILVA. **A lei aplicável ao transporte marítimo de mercadorias**. 52 folhas. Trabalho de Conclusão de Curso (Especialização). Faculdade de Direito da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2018.

RESUMO

A importância do comércio internacional e do transporte marítimo de mercadorias é notória na economia mundial. Em virtude disso, a sociedade internacional criou mecanismos de regulamentação dessas transações comerciais. Dentre esses mecanismos, a lei aplicável aos contratos internacionais de transporte de mercadorias figura como elemento de extrema relevância, uma vez que a escolha de uma determinada lei acarreta importantes consequências jurídicas e econômicas. Ocorre que na prática existe grande dificuldade de se estabelecer uma regra geral e resta ao operador do direito utilizar os mecanismos de identificação na análise do contrato. Diante disso, o presente estudo realiza uma análise dos principais formas de identificação da lei aplicável aos contratos internacionais de transporte de mercadorias e de algumas das principais legislações internacionais sobre o assunto.

Palavras-chave: Direito Marítimo; Direito Internacional; Direito Comercial; Transporte Marítimo de Mercadorias.

ABSTRACT

The importance of international trade and maritime transport of goods is notorious in the world economy. As a result, the international community has created mechanisms to regulate these commercial transactions. Among these mechanisms, the law applicable to international contracts for the carriage of goods through the sea is an extremely important element, since the choice of a particular law has important legal and economic consequences. Since there is great difficulty in establishing a general rule, it remains for the legal interpreter to use the identification mechanisms in the analysis of the contract. Therefore, the present study makes an analysis of the main general mechanisms of identifying the applicable law and some of the main international legislation to international maritime transport of goods.

Key-Words: Maritime Law; International Private Law; Commercial law; Maritime Transport of Goods.

SUMÁRIO

Introdução	7
1. O transporte marítimo internacional de mercadorias e a sua regulamentação jurídica.....	9
1.1 Aspectos históricos da regulamentação jurídica de transporte marítimo de mercadorias.	9
1.2 O conceito de direito de transporte marítimo e de contrato internacional de transporte marítimo.....	13
1.3 Mecanismos de regulamentação da lei aplicável ao transporte marítimo de mercadorias.	16
2. Formas de identificação da lei aplicável aos contratos de transporte marítimo de mercadorias.....	20
2.2 A identificação através da aplicação de convenções internacionais.....	22
2.2.1 Convenção de Bruxelas de 1924.....	24
2.2.2 Protocolos de 1968 e 1979.....	27
2.2.3 Convenção de Hamburgo de 1978.....	28
2.2.4 Convenção de Genebra de 1980.....	30
2.2.5 As Regras de Roterdã de 2008.....	31
2.3 A identificação através de mecanismos do Direito de conflitos geral.....	33
2.3.2 A designação da lei pelas partes e o princípio da autonomia da vontade.....	33
2.3.3 A Cláusula Paramount.....	37
2.3.4 Lei aplicável na hipótese de falta de escolha.....	39
2.3.5 Hipóteses de aplicação obrigatória da norma nacional: divergência jurisprudencial e reserva da ordem pública.....	41
Considerações Finais	45
Referências:.....	47

Introdução

A importância do comércio internacional e do transporte marítimo de mercadorias nas relações jurídicas entre particulares de diferentes países é notória na economia mundial. Em virtude disso, a sociedade internacional regulamentações a essas transações comerciais. Dentre as regulamentações mecanismos, a definição da lei aplicável aos contratos internacionais de transporte marítimo de mercadorias figura como elemento de extrema relevância.

Saber qual lei é aplicável a um determinado contrato de transporte marítimo internacional de mercadorias é de fundamental importância, tendo em conta que essa forma de transporte é a mais utilizada em transações internacionais, bem como movimenta uma vultosa soma monetária. Cada ordem jurídica tem suas próprias regras e isso tem grande influência nas cláusulas contratuais e, sobretudo, no preço do transporte. A determinação do lei aplicável a uma determinada relação jurídica é um problema que gera grande divergência doutrinária e jurisprudencial em diversos ordenamentos jurídicos e isso possui sérias consequências no comércio internacional.

Havendo extrema dificuldade em estabelecer uma regra geral da lei aplicável, resta ao operador do direito utilizar os mecanismos de identificação na análise do contrato. Ocorre que a identificação em relação a um determinado contrato é realizada caso a caso. Deve-se atentar para as regras convencionais e para os ordenamentos jurídicos com que o contrato tenha conexão.

Diante do exposto, o presente estudo pretende elucidar os mecanismos gerais de identificação da lei aplicável, bem como algumas das principais legislações internacionais sobre o assunto. Para tanto, pretende-se abordar, primeiramente, a conceituação e delimitação histórica do tema. Após, tratar-se-á os aspectos gerais de identificação da lei aplicável. Para isto, analisar-se-á as regras de Direito material unificado – que são as convenções internacionais sobre direito de transporte marítimo de

mercadorias e de transporte multimodal – e as regras de Direito geral de conflitos. Assim, espera-se evidenciar os mecanismos de identificação da lei aplicável ao transporte marítimo internacional de mercadorias.

1. O transporte marítimo internacional de mercadorias e a sua regulamentação jurídica.

A regulamentação do transporte marítimo de mercadorias é reflexo da sua importância e ocorreu através de uma evolução histórica e jurídica. Muitas das regras que regulamentam o transporte marítimo tem origem consuetudinária que depois foram positivadas. Em razão disso, é importante compreender aspectos gerais do desenvolvimento do direito marítimo para melhor compreensão dos mecanismos de identificação da lei aplicável aos contratos de transporte de mercadorias. Além disso, neste capítulo aborda-se o conceito de direito de transporte marítimo e de contrato internacional de transporte marítimo e aspectos gerais dos mecanismos de regulamentação da lei aplicável ao transporte marítimo de mercadorias.

1.1 Aspectos históricos da regulamentação jurídica de transporte marítimo de mercadorias.

O transporte marítimo é um elemento fulcral no desenvolvimento da sociedade. Através dessa forma de transporte o homem teve condições de transpor as fronteiras impostas pelas águas, habitar terras remotas, bem como estabelecer intercâmbio cultural e de mercadorias com outras civilizações¹.

A detenção de conhecimentos científicos relacionados ao transporte marítimo e os meios de realizá-lo são considerados fatores relevantes no desenvolvimento de uma nação, seja pela facilitação das trocas de mercadorias, o que gera riqueza, como pelo fato de que esta forma de transporte é um importante instrumento de guerra. Assim, por meio do transporte marítimo foi possível alavancar o desenvolvimento económico (tendo em vista a importância do comércio), tecnológico (devido as intensas transações culturais que se proporcionavam) e a criação de impérios de dimensões ultramarinas (como foi o caso das conquistas bélicas).

¹ Conforme ZUNARELLI, Stefano; PINTO, Michelle M. Comenale. *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*. Padova: CEDAM, 2009. p.2

O direito marítimo – objeto carecedor de regulamentação jurídica devido a importância política e económica que possui na sociedade – nasceu impulsionado por dois principais fatores: a organização económica da indústria de navegação e; as condições técnicas de exercício da navegação². Nesse contexto, tem-se como o primeiro grande instituto legislativo sobre direito marítimo a *Lex Rhodia* de 800 a.C.³, da ilha mediterrânea de Rhodes. Séculos mais tarde, influenciada pela citada lei, foi promulgado um Digesto Romano sobre regras de direito marítimo no *Corpus Iuris Civilis Romani* de Justiniano, em 529⁴.

As regras basilares de Rhodes e de Justiniano ainda influenciam as atuais regras de transporte marítimo de mercadorias. Como exemplo, tem-se a regra romana do *Receptum nautarum*, segundo a qual o transportador marítimo tem a obrigação de entregar as mercadorias no estado que a receber, a não ser que o motivo que origine lesão às mercadorias não esteja sob seu controle. Esta regra é a precursora do texto do artigo 4º das Regras de Haia.

Séculos mais tarde, surgiram outras legislações sobre direito marítimo, em que cabe mencionar a *Rôles d'Oléron* (promulgada na França em 1160)⁵ e o *Consolato del Mare* (promulgado em Barcelona em 1494)⁶. Após esses textos legislativos, e influenciados por eles, diversos se sucederam como as leis francesas *Guidon de la Mare* (1556) e a *Ordonnance de la Marine* (1681), o *Codice Ferdinando* do Reino das Duas Sicílias (1781), a Lei sobre Direito Marítimo da Rússia (1727), as regras sobre direito marítimo que constavam no Código de Comércio Francês de 1807 e no

² Conforme PULIDO BEGINES, Juan Luis. *Instituciones de derecho de la navegación marítima*. Madrid. Editora Tecnos, c. 2009. p. 43

³ Convém salientar que há regras esparsas sobre direito marítimo em outras legislações antigas, como o Código de Hamurabi da Babilónia, no Código de Manu e na Misná hebraica. Conforme PULIDO BEGINES, Juan Luis. *Instituciones de derecho de la navegación marítima*. Madrid. Editora Tecnos, c. 2009. pp. 43-60

⁴ Conforme TETLEY, Willian.. Maritime Transportation, in *International Encyclopedia of Comparative Law: Vol XII - Law of Transport*. Mohr, Siebeck and Martinus Nijhoff, 2001. p. 3

⁵ Acerca das *Rôles d'Oléron* ver SANTOS. Theophilo de Azeredo. *Direito da Navegação (Marítima e Aérea)*. 2ª Ed. Rio de Janeiro: Forense. 1968, p. 17

⁶ Conforme RAPOSO, Mário. *Transporte marítimo de mercadorias. Os problemas*. In GOMES, Manuel Januário da Costa [coord.]. *Temas de Direito dos Transportes*, I. Coimbra: Almedina, 2008. p.42

Código Comercial Brasileiro de 1850. Houve, portanto, a criação de legislações sobre direito marítimo em diversos Estados⁷.

Cabe ressaltar que o desenvolvimento jurídico do direito de transporte marítimo, apesar de ter sua origem primária no direito romano, também foi fortemente influenciado pelo *Common Law*, principalmente devido ao papel hegemónico que a Inglaterra exerceu no transporte marítimo de mercadorias nos séculos XVIII e XIX. Um exemplo desta influencia é a Cláusula Himalaia, hoje amplamente utilizada nos contratos de transporte marítimo de mercadorias.⁸

Com relação do direito luso-brasileiro, antes das Ordenações houveram algumas regras que disciplinavam o transporte marítimo, mas geralmente continham apenas alusões como a Carta Mercatória de 1303 e a criação da Bolsa de Mercadores de Flandres em 1293. Nas Ordenações Afonsinas, Manuelinas e Filipinas não continha, da mesma forma, regras específicas sobre direito marítimo, embora no reinado de Afonso VI tenha sido publicada uma lei sobre fretamento. Estas leis estiveram em vigor no Brasil até a promulgação do Código de Comércio Brasileiro de 1850, em que se apresentou inovações relevantes, com um vasto número de normas reguladoras do direito marítimo. Este código ainda se encontra em vigor somente no que se refere ao Direito Comercial Marítimo^{9 10}.

No que toca a lei aplicável aos transportes de mercadorias, o direito de transporte marítimo foi primeiramente regulado através da tradição e dos costumes. Após, e principalmente devido ao movimento de codificação

⁷ Conforme TETLEY, Willian. Maritime Transportation, in *International Encyclopedia of Comparative Law: Vol XII - Law of Transport*. Mohr, Siebeck and Martinus Nijhoff, 2001. p. 6

⁸ “Maritime law had its origins in the CIVIL LAW tradition, but developed in CIVIL and COMMON LAW jurisdictions, both of which have contributed to its modern content. This century’s maritime law has been greatly influenced and modified by statute law, by international conventions and by public law (both national and international), all of which, to various degrees, form an integral part of maritime law.” TETLEY, Willian.. Maritime Transportation, in *International Encyclopedia of Comparative Law: Vol XII - Law of Transport*. Mohr, Siebeck and Martinus Nijhoff, 2001. p. 4

⁹ Conforme ANJOS, José Haroldo dos; GOMES, Carlos Rubens Caminha. *Curso de Direito Marítimo*. Rio de Janeiro: Renovar, 1992, p. 12.

¹⁰ Em Portugal, apenas no Código Comercial de 1888, com o Livro III do Direito Marítimo. Conforme DIOGO, Luís Manuel Gomes da Costa; JANUÁRIO, Rui Manuel Justino. *Direito Comercial Marítimo*. Lisboa: Quid Juris?. 2008. p. 27-28.

ocorrido no séc. XIX, passou a ser regulado na esfera interna dos Estados. Entretanto, foi necessário que se procedesse a uniformização das regras gerais sobre o transporte marítimo de mercadorias devido a sua natureza predominantemente internacional, a dissonância das regras jurídicas internas de diferentes países e a dúvida de qual seria a lei aplicável ao caso concreto.

Foram dois os principais motivos que impulsionaram a criação de um Direito material unificado. Primeiro, o movimento de codificação experimentado por diversas nações, que gerou uma “[...] *necesidad, sentida en general en el Derecho marítimo, de poder volver a su unificación que, como es notorio, había sido tradicional en él y que se había perdido principalmente como consecuencia de la codificación.*”¹¹. Segundo, os transportadores através de sua supremacia económica e devido aos excessos do uso do princípio da autonomia da vontade e da liberdade contratual impunham regras que acarretavam na exoneração de sua responsabilidade frente aos carregadores. Em virtude disso, estes necessitavam de uma proteção jurídica frente aos transportadores¹².

Diante disso, surgiram as convenções internacionais, sendo que historicamente destaca-se a Convenção de Bruxelas de 1924. Esta foi um instrumento jurídico internacional que representou um marco no direito de transporte marítimo. Após essa convenção outras foram firmadas e ainda há muito o que avançar para alcançar a uniformidade sobre as regras em estudo.

O direito marítimo contemporâneo, apresenta três grandes características, quais sejam, a uma tendência de internacionalização do direito marítimo, na medida em que ele possui expressão global, de como a desenvolver um direito marítimo supranacional; uma ampliação gradativa do seu conteúdo; e uma tendência de regular questões relativas a organização

¹¹ Conforme CALERO. Fernando Sánchez. *El Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías (Reglas de la Haya-Visby)*. Elcano: Aranzadi. 2000. p. 30

¹² Conforme CALERO. Fernando Sánchez. *El Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías (Reglas de la Haya-Visby)*. Elcano: Aranzadi. 2000. pp. 30-31

das empresas de navegações, bem como de regulamentar questões que surgem e tem importância jurídica¹³.

Com relação a lei aplicável ao transporte marítimo de mercadorias, já houve importante evolução no direito internacional através das convenções. Entretanto, ainda há muito o que se evoluir, visto que a diversidade de legislações e a não uniformidade das regras geram dúvidas aos operadores do direito e traduzem-se em insegurança jurídica aos transportadores de mercadorias .

1.2 O conceito de direito de transporte marítimo e de contrato internacional de transporte marítimo

Em uma conceituação bastante ampla, conforme o doutrinador espanhol ARROYO, tem-se que o direito marítimo é “[...] *el conjunto de relaciones jurídicas que nacen o se desarrollan en el mar, incluye tanto el llamado Derecho del Mar como el denominado Derecho mercantil marítimo.*”¹⁴. Em sentido mais restrito, PULIDO BEGINES entende que “[...] *podemos definir el Derecho marítimo como la rama del ordenamiento jurídico que tiene por objeto la regulación de las relaciones jurídicas que surgen, directa o indirectamente, del uso humano del medio marino.*”¹⁵. Nesse sentido:

La autonomía del derecho de la navegación no ha de llegar a ignorar la ancha base que e proporcionan las instituciones del derecho civil, pues la coexistencia de éstas con aquéllas debe ser resuelta mediante una adecuación inteligente de los

¹³ Nas palavras de PULIDO BEGINES as características são as seguintes: “1- *Progresiva superación del nacionalismos. La utilidad del Derecho marítimo tiene una innegable dimensión supranacional; (...)* 2. *Tendencia expansiva del contenido normativo del Derecho marítimo, que experimenta desde comienzos del siglo XX una considerable ampliación, desbordando los estrechos cauces del Código de comercio. (...)* 3. *Preocupación por la adecuación a las nuevas formas de organización de la empresa de navegación.*”. PULIDO BEGINES, Juan Luis Pulido. *Instituciones de derecho de la navegación marítima*. Madrid. Editora Tecnos, c. 2009. p. 29

¹⁴ Conforme ARROYO, Ignacio. *Compendio de Derecho Marítimo*. 23. Madrid: Tecnos, 2009. p.25

¹⁵ Conforme PULIDO BEGINES, Juan Luis. *Instituciones de derecho de la navegación marítima*. Madrid. Editora Tecnos, c. 2009. p. 39

principios generales a las situaciones específicas de la navegación.¹⁶

Dentro do direito marítimo há o direito comercial marítimo que é um ramo mais específico¹⁷. O direito comercial marítimo trata do comercio realizado através do mar. Segundo PULIDO BEGINES este comercio apresenta como característica o fato de ter o navio mercante como o objeto, o fretamento como o ato jurídico central e o armador (empresa de transporte) é o sujeito¹⁸.

No que toca ao direito do transporte, o presente estudo trata do direito de transporte marítimo internacional, que é um ramo jurídico no qual convergem regras do direito marítimo, do direito dos transportes e do direito internacional. Isto ocorre devido a um elemento essencial, que é o espaço no qual se realiza o transporte, qual seja, o mar. O direito dos transportes possui várias ramificações, como ferroviário, rodoviário, aéreo, fluvial e marítimo.

O elemento internacional está presente na medida em que se trata de transporte que tem origem no porto de um Estado e tem como destino o porto de um diferente Estado. Existe também o transporte interno, que é o transporte entre portos de um mesmo país, que é denominado de cabotagem.

¹⁶ BARBADO, Patricia B. *Manual de Jurisprudencia del transporte*. 1ª Ed. Buenos Aires: Lexis Nexis, 2004, p. 280.

¹⁷ Sobre a autonomia do direito de navegação na Argentina: “*Tanto la doctrina especializada, como la ley (art. 1 Ley de Navegación) consagran la autonomía del “Derecho de la navegación”. Esto significa, desde el punto de vista que aquí interesa, que sólo a falta de normas específicas de ese derecho y en cuanto no sea posible recurrir a la analogía, se aplicará el derecho común. Por último, el propio derecho común (art. 1207 CCiv.) impide al acreedor, salvo que medie delito de derecho criminal, tanto elegir de entre los regímenes de la responsabilidad contractual y extracontractual el que considere más conveniente a su interés (opción), como combinar los aspectos que le sean más favorables de cada uno (cúmulo).* (C. Nac. Civ. Y Com. Sala 3ª, 27/9/2000 – *Lipsia SAICYF v. Terminales Portuarias Rio de la Plata SA u otro s/faltante y/o avería de carga de transporte marítimo*).” BARBADO, Patricia B. *Manual de Jurisprudencia del transporte*. 1ª Ed. Buenos Aires: Lexis Nexis, 2004, p. 280.

¹⁸ Nas palavras de Pulido Begines é “[...] una concepción de la disciplina entendida como régimen del comercio por mar, en la que el naviero es sujeto, el buque mercante objeto y el fletamento el acto jurídico contral.” Conforme PULIDO BEGINES, Juan Luis. *Instituciones de derecho de la navegación marítima*. Madrid. Editora Tecnos, c. 2009. p. 27.

Assim, trata-se de um direito de um ramo do ordenamento jurídico em que é disciplinado o tráfego mercantil marítimo, que tem suas especificidades e riscos ampliados em relação a outros meios de transporte pela hostilidade do mar¹⁹. Apesar da tecnologia hoje existente, ainda as embarcações ainda atravessam adversidades presentes no ambiente marinho.

Com relação ao contrato de transporte marítimo de mercadorias, cabe, primeiramente, conceituar o contrato internacional²⁰. Desta forma, tem-se que

O que caracteriza a internacionalidade de um contrato é a presença de um elemento que o ligue a dois ou mais ordenamentos jurídicos. Basta que uma das partes seja domiciliada em um país estrangeiro ou que um contrato seja celebrado em um país, para ser cumprido em outro, devido a suas peculiaridades, bem como a diversidade de costumes que lhe são correlatos.²¹

O contrato de transporte marítimo de mercadorias, conforme o artigo 1º. das Regras de Hamburgo, pode ser conceituado como “*any contract whereby the carrier undertakes against payment of freight to carry goods by sea from one port to another*”. Ainda, pode-se deduzir que o transportador assume a obrigação de transportar a mercadoria de um lugar para outro, em troca de uma remuneração, devendo entregar o bem ao destinatário final nas mesmas condições em que recebeu.

¹⁹ Conforme Pulido Begines: “[...] *puede configurarse un Derecho del comercio o del transporte marítimo como a rama del Ordenamiento que, comprendida dentro del genérico Derecho marítimo, tiene por objeto la regulación del tráfico mercantil marítimo, atendiendo a la especificidad que reclama la exposición a un medio hostil como el mar y el riesgo especulativo inherente en las relaciones implicadas.*”. PULIDO BEGINES, Juan Luis. *Instituciones de derecho de la navegación marítima*. Madrid: Tecnos, 2009. p. 41

²⁰ No Brasil, o Superior Tribunal de Justiça definiu o conceito de contrato internacional no julgamento do Recurso Especial n. 616/89: “Não são apenas fatores geográficos ou relativos ao domicílio das partes que o caracterizam como contrato internacional, em oposição aos contratos internos, mas, sobretudo, a finalidade do contrato, ou seja, o transporte marítimo de país a país, portanto, transnacional, atividade econômica de apoio, principalmente, aos contratos de compra e venda entre pessoas de nacionalidades diversas, sujeitas a sistemas jurídicos diferentes, que acabam por vincular-se pela vontade das partes.” SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO BRASIL. Decisão do Recurso Especial nº 616 de 1990. Disponível em: https://ww2.stj.jus.br/processo/jsp/ita/abreDocumento.jsp?num_registro=198900098535&dt_publicacao=13-08-990&cod_tipo_documento= Acesso em 25 de abril 2014.

²¹ Conforme ARAUJO, Nadia de. *Direito Internacional Privado: Teoria e prática brasileira* - 4. ed. atual. e ampl. Rio de Janeiro: Renovar, 2003. p. 331

O contrato transporte marítimo de mercadorias tem como característica o fato de ter um regime jurídico especial, ser consensual, oneroso e bilateral. Além disso, tem como pressuposto da execução contratual a entrega da mercadoria e é, geralmente, um contrato de adesão²².

1.3 Mecanismos de regulamentação da lei aplicável ao transporte marítimo de mercadorias.

A identificação da lei aplicável a cada caso concreto depende de uma análise do contrato e das circunstâncias em que ele foi pactuado. Diante disso, após conceituação jurídica e análise histórica, esta parte do presente estudo tem como objetivo adentrar na análise dos mecanismos que auxiliam o operador do direito à identificar a lei aplicável ao contrato de transporte marítimo de mercadorias para, então, realizar-se no segundo capítulo uma análise pormenorizada de cada mecanismo.

Um ordenamento jurídico é formado por normas que orientam e regulam as condutas humanas. As normas possuem âmbito de aplicação e eficácia limitado pela “respectiva localização espacial, os atos ou as situações que elas representam”²³. Por serem expressão da cultura, dos costumes e dos valores de uma sociedade, em muitos casos as normas de diferentes Estados são divergentes. Entretanto, há situações em que um fato jurídico possui pontos de contacto com a legislação de mais de um ordenamento jurídico, o que gera grandes dúvidas sobre qual lei é aplicável ao caso.

No que se refere ao direito de transporte marítimo internacional, este é um exemplo de atividade económica que, em regra, é juridicamente regulada legislações de diferentes países. Este ramo do direito possui regras

²² Conforme CALERO, Fernando Sánchez. *El Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías (Reglas de la Haya-Visby)*. Elcano: Aranzadi, 2000, pp. 106-113.

²³ Conforme BASTOS, Nuno Manuel Castello-Branco. *Da Disciplina do Contrato de Transporte Internacional de Mercadorias por Mar*. Coimbra: Almedina, 2004, p. 75.

jurídicas nacionais e internacionais (provenientes de acordos internacionais sobre o transporte marítimo de mercadorias).

Transporte e navegação, ao lado do comércio, são provavelmente as primeiras atividades económicas que experimentaram regras jurídicas globalizadas, que tem sua evolução histórica baseada em diversos costumes que ainda hoje influenciam as legislações²⁴. Nesse sentido são os ensinamentos de Marco Lopes de Gonzalo:

*Nell'ambito dei traffici marittimi, connotati da un'intrinseca e necessaria caratteristica di internazionalità, si è manifestata, prima e più che in altri settori del commercio internazionale, l'esigenza di una disciplina uniforme, che consentisse parità di trattamento e prevedibilità di soluzioni rispetto a rapporti sostanzialmente omogenei da punto di vista economico, ma destinati ad entrare in contatto con una pluralità di ordinamenti giuridici nazionali.*²⁵

Ocorre que para identificar a lei aplicável ao transporte internacional de mercadorias é necessário a análise de preceitos jurídicos oriundos do Direito material unificado e do Direito de conflitos geral. Cada ramo jurídico possui seus mecanismos próprios e que, entretanto, podem ser aplicados em conjunto.

Com relação ao Direito material uniforme, devido a diversidade de normas nacionais, a sociedade necessita de mecanismos de uniformização jurídica para regular as situações frequentes e socialmente relevantes, em que um acontecimento regulado pelo direito tem elos de conexão com mais de um ordenamento jurídico. Estes mecanismos são as normas de caráter internacional, com aplicabilidade e eficácia em mais de um Estado. Esta espécie normativa é produzidas através dos esforços conjuntos de diferentes países ou de forma consuetudinária²⁶.

O direito de transporte marítimo internacional foi objeto de algumas tentativas de uniformização. Afinal, é um ramo jurídico em que a criação

²⁴ Conforme ZUNARELLI, Stefano; PINTO, Michelle M. Comenale. *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*. Padova: CEDAM, 2009. p.2.

²⁵ Conforme GONZALO, Marco Lopez de. *La disciplina internazionale uniforme del trasporto maritime di cose*. In MORANDI, Francesco [coord.]. *I Contratti del trasporto*. Torino: Zanichelli. 2013.

²⁶ Conforme BASTOS, Nuno Manuel Castello-Branco. *Da Disciplina do Contrato de Transporte Internacional de Mercadorias por Mar*. Coimbra: Almedina, 2004, p. 76.

normativa dos Estados em conjunto é mais proveitosa do que a criação de normas individuais. Por certo, regras uniformizadas facilitarão as negociações e acarretarão maior segurança jurídica as partes envolvidas nessa forma de negociação²⁷. Conforme o doutrinador espanhol Ignacio Arroyo:

“Concretamente, en el tema elegido del régimen del transporte marítimo internacional de mercancías de poco sirve que los Estados, haciendo uso legítimo de su soberanía legislen autónoma e independientemente.”²⁸

Como principais documentos jurídicos de uniformização - que são mecanismos bastante úteis na identificação da lei aplicável ao caso concreto - pode-se citar: a Convenção de Bruxelas de 1924 (Convenção para a Unificação de Certas Regras de Matéria de Conhecimento); o Protocolo de 1968 (Regras de Haia-Visby); o Protocolo de 1979; a Convenção de Hamburgo de 1978; a Convenção de Genebra de 1980 (Convenção das Nações Unidas sobre o Transporte Internacional Multimodal de Mercadorias); e a Convenção de Roterdã de 2008 (Convenção das Nações Unidas sobre o Transporte Internacional Multimodal de Bens Total ou Parcialmente Marítimos).

Com relação a aplicabilidade destes mecanismos de Direito internacional unificado no Brasil, cabe referir que quando promulgadas no direito nacional possuem natureza hierárquica normativa equivalente a uma lei ordinária²⁹.

²⁷ Nesse sentido são os ensinamentos do jurista argentino José Domingos Ray: *“Las unificación de las normas de solución de conflictos, no trasunta uniformidad legislativa. Como es lógico, ésta es mucho más difícil de lograr, aun cuando sea el medio más seguro de evitar conflictos, y de aquí que sólo como aspiración pueda hablarse de reemplazar el Tratado de Montevideo de 1940, en un futuro próximo, mediante una ley uniforme sudamericana.”*. DOMINGOS RAY, José. *Derecho de la navegacion*. Vol. I, Buenos Aires: Abeledo-Perrot, 1997, pp. 203.

²⁸ Conforme ARROYO, Ignacio. *El régimen del transporte marítimo internacional de mercancías*. In GOMES, Manuel Januário da Costa [coord.]. *Temas de Direito dos Transportes*, I. Coimbra: Almedina, 2008. p.163-164

²⁹ Cabe mencionar que existe a exceção relativa aos tratados e convenções internacionais de direitos humanos que quando forem aprovados, em cada Casa do Congresso Nacional, em dois turnos, por três quintos dos votos dos respectivos membros, serão equivalentes às emendas constitucionais, de acordo texto do Parágrafo 3º do artigo 5º da Constituição Federal do Brasil.

No âmbito do direito internacional existe uma tendência de uniformização das regras de contrato de transporte multimodal de mercadorias. Contratos multimodais são os que envolvem mais de uma forma de transporte de mercadorias, como o rodoviário ou ferroviário, além do marítimo. Afinal, até o produto chegar no seu destino final muito provavelmente haverá mais de uma modalidade de transporte envolvida e existem empresas que realizam o transporte em diversas modalidades. Ademais, atualmente são cada vez mais celebrados contratos únicos compreendendo a entrega do produto até seu destino final, denominados contratos *door to door*.

A outra forma de identificação da lei aplicável aos contratos de transporte marítimo de mercadorias é através dos mecanismos do Direito de conflitos geral. Estes são concebidos com base nas regras de Direito Internacional Privado de cada Estado. Nesta modalidade de identificação são importantes os elementos de conexão; as normas de aplicação imediata de cada regime jurídico; o princípio da ordem pública; o princípio da autonomia da vontade das partes; a verificação de existência de Cláusula Paramount no contratos; as normas imperativas de cada sistema jurídico; e as normas nacionais que regulam o conflito de lei, bem como as legislações de direito internacional ratificadas e introduzidas no ordenamento jurídico de cada Estado.

Diante exposto, passa-se ao estudo pormenorizado dos mecanismos de identificação da lei aplicável a determinada relação jurídica. Para tanto, cabe uma sistematização das regras de Direito material unificado e do Direito de conflitos geral mencionados.

2. Formas de identificação da lei aplicável aos contratos de transporte marítimo de mercadorias.

No presente capítulo tratar-se-á de forma mais detalhada os mecanismos de identificação da lei aplicável ao transporte marítimo internacional de mercadorias. Para saber qual é a lei aplicável aos litígios que envolvem contratos internacionais de transporte marítimo de mercadorias utilizam-se os mecanismos de regulamentação do Direito Internacional Privado geral juntamente com as regras da jurisdição competente para julgar os litígios. Conforme já mencionado, os mecanismos de resolução do Direito Internacional Privado são: o Direito material unificado³⁰; e o Direito de conflitos geral³¹.

Para o operador do direito possa identificar a lei aplicável a determinado contrato de transporte marítimo de mercadorias é necessário que ele percorra um trajeto. Preliminarmente, deve-se analisar o contrato de transporte marítimo e verificar se há alguma cláusula de convenção de arbitragem. Se houver, utiliza-se o Direito Transnacional de Arbitragem para determinar a lei aplicável. Caso não haja convenção de arbitragem, deve-se verificar qual lei é aplicável com base nas regras de Direito Internacional Privado geral. Para tanto, é necessário verificar o ordenamento interno do Estado que julgará a causa, o objeto e as circunstâncias contratuais, bem como se as regras uniformes internacionais são aplicáveis ao caso, de acordo com os elementos de internacionalidade envolvidos no caso, como por exemplo, a nacionalidade do navio³² ou das empresas envolvidas. Caso

³⁰ Nesse sentido: *Para solucionar los conflictos de leyes pueden seguir dos caminos y a ese efecto debemos diferenciar entre normas de solución de conflictos y normas de unificación. Las normas para la solución de conflictos se limitan a señalar en un determinado caso, cuál es la ley aplicable y en cual debe buscarse la solución.* DOMINGOS RAY, José. *Derecho de la navegación*. Vol. I, Buenos Aires: Abeledo-Perrot, 1997, p. 203.

³¹ Conforme PINHEIRO, Luís de Lima. *Direito aplicável ao contrato de transporte marítimo de mercadorias*. In GOMES, Manuel Januário da Costa [coord.]. *Temas de Direito dos Transportes*, I. Coimbra: Almedina, 2008. p.163-164

³² Sobre a importância da nacionalidade do navio: "En el derecho marítimo, tiene especial importancia para solucionar el problema el buque y el concepto de nacionalidad del mismo. Mediante el concepto de nacionalidad se vinculan una serie de relaciones

estas não sejam aplicáveis, serão apenas as regras de conflitos geral da ordem jurídica nacional que determinarão qual lei será utilizada.

O Direito de conflitos geral pode ser utilizado inclusive em situações em que o regime do direito uniforme é aplicado. Como exemplo disso tem-se: os casos de interpretações divergentes entre os países contratantes; a incorporação de regras convencionais na legislação interna; o fato de as regras contratuais ou convencionais lesarem bem jurídico relevante ao Estado julgador.

Para melhor compreensão dos mecanismos de regulamentação deve-se analisar separadamente os respectivos pressupostos de aplicação das convenções internacionais e das regras do Direito de conflitos geral.

No Brasil o tema é regulado pela Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro (Decreto-Lei n.º 4.657, de 04 de setembro de 1942), em especial aos artigos 8º e 9º.

A título de exemplo, no âmbito da União Europeia é importante atentar também para as regras do Regulamento Roma I, além das convenções sobre direito de transporte marítimo. No que toca a Portugal, a interpretação dos contratos no sentido de identificar a norma aplicável deve-se respeitar as regras da Convenção de Bruxelas de 1924, o Regulamento Roma I e ordenamento jurídico interno de cada país (no caso de Portugal, por exemplo, deve-se verificar os artigos 41 a 45 do Código Civil de Portugal)³³.

Por fim, atualmente, cabe mencionar que os profissionais do ramo de transporte internacional de mercadorias na elaboração dos contratos de transporte tem utilizado bastante os modelos uniformes de contratos. Isso ocorre devido a multiplicidade de legislações internacionais e nacionais envolvidas. Dentre os mencionados contratos pode-se citar os elaborados pela *International Chamber of Commerce* (CCI) e pela Conferência das

que se constituyen alrededor del buque con un orden jurídico determinado y puede decirse que es la expresión sintética de esa vinculación, ya se trate de relaciones internacionales de derecho público o de derecho privado.” DOMINGOS RAY, José. *Derecho de la navegación. Vol. I*, Buenos Aires: Abeledo-Perrot, 1997, p. 201.

³³ Conforme PIREZ. Florbela de Almeida. *Conflito de Leis* (Comentário aos artigos 14.º a 65.º do Código Civil). Lisboa: Coimbra, 2009. P. 99-117

Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD)³⁴. Convém salientar que estes são modelos de contratos internacionais que podem prever a lei aplicável ao contrato em uma cláusula, não são construções legislativas uniformes internacionais como as convenções .

Conforme já mencionado, é necessário estudar o âmbito de aplicação de determinada convenção e as regras do Direito geral de conflitos. As questões que não estejam dentro do âmbito regulatório da convenção aplicável ao caso concreto são reguladas conforme as regras de direito interno de cada Estado. Inicia-se pelo estudo das regras convencionais mais utilizadas atualmente para após analisar-se as regras do Direito de conflitos geral.

2.2 A identificação através da aplicação de convenções internacionais

Nesse ínterim, o Direito material unificado apresenta importante regulamentação das regras mais usuais ao transporte marítimo de mercadorias. Ocorre que para identificar se a lei é efetivamente aplicável ao contrato, precisa-se primeiramente analisar se o tribunal que julgará o litígio poderá aplicar a convenção de acordo com suas regras de Direito Internacional Privado. Ainda, deve-se verificar se o contrato é abrangido pelo âmbito de aplicação do regime convencional. Assim, as convenções internacionais aliadas às regras do Direito geral de conflitos são importantes mecanismos para a identificação da lei aplicável.

Para saber se o tribunal de um determinado Estado pode ou não aplicar uma convenção ou tratado precisa-se observar o caso concreto. Sendo esta uma análise geral da identificação da lei aplicável ao transporte marítimo internacional de mercadorias, estudar-se-á os mecanismos gerais e, dentre esses, o âmbito de aplicação de algumas convenções internacionais. Entretanto, salienta-se que primeiramente deve-se analisar as regras do Estado competente para julgar o caso.

³⁴ Conforme MARTINS, Alexandre Miguel Soveral. *As Regras de Roterdão*. In *Colóquio Novos Caminhos Para o Direito dos Transportes*. Coimbra: Almedina, 2012, p. 152.

A unificação da legislação é de extrema importância, mas ela sozinha não acarreta uma uniformidade das decisões judiciais. Mesmo que haja uma uniformidade legislativa, cada tribunal interpretará a norma de uma forma distinta, guiando-se pelos preceitos jurídicos fundamentais de sua jurisdição. Isso acarretará que uma mesma norma tenha interpretações distintas conforme o tribunal, o que pode gerar insegurança jurídica. Em virtude disso, é importante que os juízes utilizem técnicas de interpretação jurídica que relevem o caráter internacional da legislação aplicada e a importância de uniformizar sua interpretação³⁵.

Solução interessante nesse sentido foi a mencionada no Artigo 7º Convenção das Nações Unidas sobre Contratos de Compra e Venda Internacional de Mercadorias – UNCITRAL, promulgada no Brasil em 2014 através do Decreto nº 8.327:

Artigo 7º: (1) Na interpretação desta Convenção ter-se-ão em conta seu caráter internacional e a necessidade de promover a uniformidade de sua aplicação, bem como de assegurar o respeito à boa fé no comércio internacional.

(2) As questões referentes às matérias reguladas por esta Convenção que não forem por ela expressamente resolvidas serão dirimidas segundo os princípios gerais que a inspiram ou, à falta destes, de acordo com a lei aplicável segundo as regras de direito internacional privado.³⁶

Cabe referir que o Brasil não ratificou nenhuma das convenções internacionais mencionadas no presente estudo³⁷. Entretanto, pelo caráter internacional dos contratos estudados, pode ser que sejam aplicadas em

³⁵ Nesse sentido é o entendimento do jurista argentino José Domingos Ray: “Sin embargo, aun en el hipotético caso de que se pueda llegar a una legislación totalmente uniforme en la materia, subsistirá siempre la múltiple jurisdicción, con los inconvenientes que la misma supone. En efecto, los jueces de los distintos países interpretan la misma ley, atribuyéndole distinto sentido, conforme a su ordenamiento y características nacionales y con una técnica propia. Para solucionar ese enfoque judicial diferente, en algunas convenciones se establece como principio que sus normas deben interpretarse teniendo en cuenta su carácter internacional y con independencia de lo que establezcan los ordenamientos nacionales. Por ejemplo, el artículo 7º da Convención de Viena sobre compraventa internacional así lo dispone.” DOMINGOS RAY, José. *Derecho de la navegación*. Vol. I, Buenos Aires: Abeledo-Perrot, 1997, p. 205.

³⁶ BRASIL. [Decreto nº 8.327, de 16 de outubro de 2014](#) - Promulga a Convenção das Nações Unidas sobre Contratos de Compra e Venda Internacional de Mercadorias - Uncitral, firmada pela República Federativa do Brasil, em Viena, em 11 de abril de 1980.

³⁷ Conforme MARTINS, Eliane Maria Octaviano. *Curso de Direito Marítimo*. 3ª. Ed.. São Paulo: Manole, 2008. p. 32

tribunais brasileiros ou internacionais em litígios envolvendo contratos de transporte marítimo internacional envolvendo parte brasileira e outra parte de algum país signatário dessas convenções.

2.2.1 Convenção de Bruxelas de 1924

Com relação ao Direito material unificado, a partir do séc. XIX, houve uma ampla mobilização internacional no sentido de uniformizar as regras gerais sobre o transporte marítimo de mercadorias. Nesse contexto, e influenciada pelas Regras de Haia de 1921, surgiu a Convenção para a Unificação de Certas Regras de Matéria de Conhecimento, amplamente conhecida como Convenção de Bruxelas de 1924. Esta tinha como objetivo regular questões frequentes e práticas sobre o transporte marítimo de mercadorias.

Não foi uma Convenção que objetivou uma regulamentação exaustiva e sistemática das normas relativas ao transporte marítimo de mercadorias, ela aborda apenas as questões mais relevantes. Nas palavras do doutrinador português Luís de Lima Pinheiro

[...] Quer isso dizer que a formação do contrato, as obrigações do carregador e diversos aspectos da execução do contrato pelo transportador e da sua responsabilidade contratual escapam ao domínio material da Convenção e estão submetidos à ordem jurídica nacional designada pelo Direito de Conflitos Geral.³⁸

Quando se analisa o conteúdo da Convenção de Bruxelas deve-se sempre relevar a data e as circunstâncias históricas em que foi realizada. Em 1924, apesar da evolução tecnológica proporcionada pela revolução industrial do séc. XIX, ainda existiam barcos com arquitetura e mecânica naval bastante atrasados. Diante disso, este regime convencional apresenta algumas regras que hoje podem parecer incompreensíveis como, por

³⁸ Conforme PINHEIRO, Luís de Lima. *Direito aplicável ao contrato de transporte marítimo de mercadorias*. In GOMES, Manuel Januário da Costa [coord.]. *Temas de Direito dos Transportes, I*. Coimbra: Almedina, 2008. p. 165-166

exemplo³⁹, o fato de não considerar como “mercadoria”⁴⁰ os produtos carregados no convés⁴¹.

A Convenção em estudo teve como principal objetivo uniformizar as regras dos contratos de transporte marítimo titulado por um conhecimento de carga ou documento similar. O seu âmbito de aplicação é delimitado pelo artigo 10.^o, que previa que “As disposições da presente Convenção aplicar-se-ão a todo o conhecimento criado num dos Estados contratantes.”. Importante salientar que é aplicável somente no período entre a carga e a descarga.

Durante algum tempo, alguns países, como Inglaterra e Itália aplicavam o pressuposto do artigo 10.^o juntamente com a lei interna de Direito de conflitos geral. Hoje, é pacífico que o regime convencional nos países contratantes é aplicado independentemente do Direito de conflitos geral. Quando o conhecimento não for emitido em um Estado contratante, o tribunal do Estado competente para julgar o caso deve aplicar a lei que entender cabível conforme as suas regras de Direito de conflitos geral⁴². Isto pode resultar na aplicação da Convenção mesmo que o conhecimento de carga tenha sido emitido em Estado não contratante da Convenção se o

³⁹ Outro exemplo é o fato de que em 1924 não existiam os contentores/*containers*, que foram criados como instrumento de transporte de armamentos na II Grande Guerra Mundial.

⁴⁰ Consoante o artigo 1.^o, C, da Convenção de Bruxelas de 1924: “*Mercadorias*” compreende os bens, objectos, mercadorias e artigos de qualquer natureza, excepto animais vivos e a carga que, no contrato de transporte, é declarada como carregada no convés e, de facto, é assim transportada;”.

⁴¹ Ao analisar através de uma perspectiva histórica entende-se que o carregamento de mercadorias no convés em 1924 deixava a mercadoria bastante vulnerável.

⁴² Conforme Luís de Lima Pinheiro ilustra essa situação com o seguinte exemplo: “É o que se verifica, por exemplo, com uma pretensão indemnizatória por avarias de carga transportada do Brasil para Portugal, deduzida em tribunal português, em que o conhecimento tenha disso emitido no Brasil, visto que o Brasil não é parte da Convenção. Neste caso, pode suceder que na lei nacional competente vigorem regras convencionais que reclamam aplicação ao caso. Neste caso o tribunal português aplicará as regras convencionais (...) enquanto elementos da ordem jurídica estadual competente” PINHEIRO, Luís de Lima. Direito aplicável ao contrato de transporte marítimo de mercadorias. In GOMES, Manuel Januário da Costa [coord.]. Temas de Direito dos Transportes, I. Coimbra: Almedina, 2008. p. 165 Neste exemplo, embora o conhecimento de carga foi emitido em um país não contratante da Convenção de Bruxelas, pelo fato de o Direito de Conflitos geral do Direito Português prever a aplicação da referida convenção ela é aplicada.

Estado competente para julgar o caso for parte das regras convencionais e a sua lei interna exigir a aplicação do regime convencional ao caso concreto.

O âmbito de aplicação da Convenção de Bruxelas gerou debate doutrinário devido ao fato de esta não exigir qualquer elemento de internacionalidade objetiva ou subjetiva para sua aplicação no seu artigo 10.º. Dessa forma, tem como único pressuposto que o conhecimento de carga tenha sido emitido em um Estado contratante. O Protocolo de assinatura, em seu Ponto 2, previu uma reserva de aplicação da Convenção em estudo aos transportes internos. Tal formulação gerou dúvidas se o regime previsto nessa convenção seria aplicável em contratos de transporte marítimo interno de um Estado⁴³. Entretanto, a posição majoritária da doutrina entende que a aplicação da convenção tem como pressuposto a internacionalidade do contrato⁴⁴. Assim, as regras da Convenção serão aplicáveis a contratos de cabotagem nacional quando o Estado inserir as regras da Convenção em sua legislação própria de transporte marítimo de mercadorias nacional.

Como objetivos principais da Convenção de Bruxelas de 1924 tem-se “[...] estabelecer o mínimo de obrigações ao transportador, o máximo das suas exonerações, o limite de indemnização por avarias de carga e os procedimentos a observar no caso de reclamações por avarias de carga.”⁴⁵. Por ter como um dos objetivos o estabelecimento de um limite mínimo das obrigações do transportador, consoante o artigo 3º, nº. 8, é vedado que se estipule cláusula que atenua ou exonere o regime de responsabilidade do transportador.

Diante do exposto, a Convenção de Bruxelas aplica-se sempre que o conhecimento de carga for emitido em um Estado que a contratou e a ação for proposta em outro Estado contratante, independente do direito nacional competente.

⁴³ Conforme BASTOS, Nuno Manuel Castello-Branco. *Da Disciplina do Contrato de Transporte Internacional de Mercadorias por Mar*. Coimbra: Almedina, 2004. p. 82.

⁴⁴ Conforme RAPOSO, Mário. *Transporte marítimo de mercadorias. Os problemas*. In GOMES, Manuel Januário da Costa [coord.]. *Temas de Direito dos Transportes*, I. Coimbra: Almedina, 2008. p.47

⁴⁵ Conforme PINHEIRO, Luís de Lima. *Direito aplicável ao contrato de transporte marítimo de mercadorias*. In GOMES, Manuel Januário da Costa [coord.]. *Temas de Direito dos Transportes*, I. Coimbra: Almedina, 2008. p. 165

2.2.2 Protocolos de 1968 e 1979

Devido as divergências e dúvidas suscitadas pela Convenção de Bruxelas foram realizadas reformulações da mencionada convenção que são o Protocolo de 1968, também chamado de Regras de Haia-Visby, e o Protocolo de 1979. Entre as modificações introduzidas pelo Protocolo de 1968, talvez a mais significativa seja referente ao artigo 10.º da Convenção de Bruxelas de 1924, que trata dos seus pressupostos de aplicação. Assim, “[...] o novo texto esclarece que a disciplina normativa convencional cobrirá tão-só os transportes objetivamente internacionais, *i.e.* aqueles realizados entre portos de diferentes Estados.”⁴⁶.

Outra inovação importante do Protocolo de 1968 foi a admissibilidade de um domínio facultativo de aplicação através da Cláusula Paramount, que consiste em uma cláusula de reenvio às regras do Protocolo ou a legislação de um Estado que o incorpore. Desta forma, “Com ela, a Convenção passa a aplicar-se a casos que de outro modo não abrangeria. Assim, a um transporte internacional feito com base num conhecimento não emitido num Estado Contratante”⁴⁷.

Com relação ao Protocolo de 1979, este representou uma modificação relacionada a unidade de conta utilizada para o cálculo do limite da indenização, previsto no artigo 4º. da Convenção de Bruxelas⁴⁸.

Ocorre que apenas parte dos Estados contratantes da Convenção de Bruxelas de 1924 ratificaram os protocolos em estudo, o que acarretou uma pluralidade de regimes convencionais existentes relacionados a mencionada Convenção. Além disso, muitos dos que aderiram ao(s) Protocolo(s) não denunciaram a Convenção⁴⁹. Nesse contexto existe: o regime da Convenção

⁴⁶ Conforme BASTOS, Nuno Manuel Castello-Branco. *Da Disciplina do Contrato de Transporte Internacional de Mercadorias por Mar*. Coimbra: Almedina, 2004. p. 88.

⁴⁷ RAPOSO, Mário. *Estudos Sobre Arbitragem Comercial e Direito Marítimo*. Coimbra: Almedina, 2006. p. 123

⁴⁸ Conforme PINHEIRO, Luís de Lima. *Direito aplicável ao contrato de transporte marítimo de mercadorias*. In GOMES, Manuel Januário da Costa [coord.]. *Temas de Direito dos Transportes, I*. Coimbra: Almedina, 2008. p. 173

⁴⁹ O que ambos os Protocolos exigem.

de Bruxelas; o regime dos Estados que ratificaram o(s) Protocolo(s) de 1968 e 1979; e o dos Estados que ratificaram o(s) Protocolo(s) e não denunciaram a Convenção de Bruxelas. Isto gera problemas relacionados a diversidade de regulações jurídicas existentes. O que tinha o escopo de unificar alguns aspectos do regime do transporte internacional de mercadorias acabou gerando diversas regulamentações jurídicas disformes.

Para o interprete do direito tentar resolver tal divergência quando for identificar qual lei é aplicável ao contrato ele deve verificar se o Estado que emitiu o conhecimento é contratante da Convenção de Bruxelas e/ou do(s) Protocolo(s). Este é o critério de identificação do regime convencional⁵⁰. Se não estiver, não se aplica este regime e identifica-se a lei através das regras do Direito de Conflitos geral do Estado que julga o litígio ou a ordem jurídica que foi incorporada ao contrato através de uma Cláusula Paramount.

2.2.3 Convenção de Hamburgo de 1978

A Convenção de Hamburgo surgiu com o escopo de atender as discordâncias que os países em desenvolvimento possuem com a Convenção de Bruxelas de 1924. A principal discordância é relacionada ao regime desta Convenção, que é favorável aos transportadores em detrimento dos carregadores. Em sentido contrário, os países em desenvolvimento, em regra, tem interesse em proteger o carregador. Na convenção de Hamburgo “Pretendia-se, por isso, que a posição do carregador fosse protegida. Além disso, no centro das preocupações passava a estar o contrato de transporte e não o de conhecimento.”⁵¹.

Assim, a intenção da Convenção de Hamburgo era criar um regime uniforme que atendesse aos clamores de um número maior de Estados. Com

⁵⁰ Cabe mencionar que mesmo no caso de o conhecimento de carga não ter sido emitido em um Estado contratante, se o ordenamento jurídico do Estado que julgar o caso exigir a aplicação do regime convencional, este poderá ser aplicadas.

⁵¹ Conforme MARTINS, Alexandre Miguel Soveral. *As Regras de Roterdão. In Colóquio Novos Caminhos Para o Direito dos Transportes*. Coimbra: Almedina, 2012. p. 98.

isso, “Prossegue-se agora um escopo mais vasto: a unificação do regime de transporte marítimo de mercadorias sob conhecimento.”⁵².

Neste regime convencional há a exigência expressa do elemento de internacionalidade no contrato e da emissão de documento de conhecimento de carga para sua aplicação. Todavia, não é aplicável aos contratos com carta-partida. Com relação ao período do transporte em que é aplicada, “[...] a convenção aplica-se ao contrato de transporte por mar, não apenas à mercadoria depois de carregada e antes de descarregada: aplica-se ai período durante o qual o transportador está encarregado pelas mercadorias”⁵³.

Houve o alargamento da responsabilidade do transportador na convenção em estudo, como exemplo disso tem-se que ele é responsável pela falha náutica. O transportador tem que zelar pelas condições do navio e é responsável pela estratégia de percurso conforme as condições de navegabilidade no momento inicial e durante todo o trajeto. Ainda, esta Convenção abrange o transporte de mercadorias no convés e de animais vivos.

Apesar dos esforços para criar um regime convencional que fosse conveniente a diversos ordenamentos jurídicos e sociedades, esta Convenção foi pouco ratificada. O motivo apontado para o insucesso é justamente a forma como tentou agradar a todas as nações: aumentando a responsabilidade dos transportadores. Isto acarretou o aumento do preço dos seguros marítimos e, conseqüentemente, o valor do transporte marítimo de mercadorias.

Importa ressaltar que um fundamento autônomo da aplicação da Convenção de Hamburgo é a inserção da Cláusula Paramount no contrato. A Cláusula Paramount que remete para Convenção de Hamburgo pode ser aplicada em países contratantes da Convenção de Bruxelas de 1924, eis que essa não obsta a utilização de um regime de responsabilidade mais rígido ao transportador.

⁵² Conforme PINHEIRO, Luís de Lima. *Estudos de Direito Civil, Direito Comercial e Direito Comercial Internacional*. Coimbra: Almedina, 2006. p. 156

⁵³ Conforme MARTINS, Alexandre Miguel Soveral. *As Regras de Roterdão*. In Colóquio *Novos Caminhos Para o Direito dos Transportes*. Coimbra: Almedina, 2012. p. 98.

2.2.4 Convenção de Genebra de 1980

A Convenção das Nações Unidas sobre Transporte Multimodal tem como objetivo regular esta forma de transporte de mercadorias, o qual se define como

[...] o transporte de mercadorias efetuado pelo menos por dois modos de transporte diferentes, com base num contrato de transporte multimodal, de um lugar situado num país onde o operador de transporte multimodal toma conta das mercadorias para um lugar designado para a entrega situado num país diferente⁵⁴.

O transporte multimodal é a nova tendência mundial de transporte, o que foi impulsionado pela invenção dos contentores, que facilitam a transferência da mercadoria de um meio de transporte para outro. Cabe salientar que o fato de haver necessidade de realizar-se um transporte multimodal não significa que o contrato será considerado de transporte multimodal. Geralmente efetua-se um contrato para cada meio de transporte utilizado até a entrega ao destinatário.

Existe o transporte modal em sentido amplo e em sentido estrito. O primeiro é o que é realizado frequentemente por armadores e pode ser, por exemplo, o transporte marítimo sucessivo, em que a mercadoria é transferida de um navio para outro. Em sentido estrito é aquele que tem ao menos um segmento não marítimo⁵⁵.

Esta convenção obteve um número reduzido de ratificações pelo mesmo motivo da Convenção de Hamburgo, por prever um sistema de responsabilidades mais gravoso ao transportador. Além disso, introduziu ao sistema de crédito documentário um novo documento negociável.

A carga responsabilidade do transportador corresponde a estabelecida pela Convenção de Hamburgo. Há, ainda, uma presunção de responsabilidade ao transportador que é aplicável a todo o transporte, independentemente de subcontratos celebrados por este com outros transportadores.

⁵⁴ Conforme o artigo 1.º da Convenção de Genebra de 1980.

⁵⁵ Conforme PINHEIRO, Luís de Lima. *Direito aplicável ao contrato de transporte marítimo de mercadorias*. In GOMES, Manuel Januário da Costa [coord.]. *Temas de Direito dos Transportes*, I. Coimbra: Almedina, 2008. p. 178-180

Como a Convenção em estudo não entrou em vigor, a regulação de transporte multimodal é realizada através das regras inerentes a cada modo de transporte realizado. Entretanto, o conjunto de regras elaborados pela CCI e pela UNCTAD são de extrema importância para o transporte multimodal. Além disso, é altamente recomendável a incorporação do mencionado conjunto de regras aos contratos de transporte marítimo internacional de mercadorias, isto com o objetivo de atenuar as consequências de existir uma pluralidade de regimes jurídicos⁵⁶.

2.2.5 As Regras de Roterdã de 2008

A Convenção das Nações Unidas sobre o Contrato para Transporte Internacional de Mercadorias Total ou Parcialmente por Mar, também chamada de Convenção de Roterdã de 2008, foi adotada pela Resolução da Assembleia das Nações Unidas de 11 de dezembro de 2008. Esta Convenção segue a tendência mundial de disciplinar o transporte multimodal de mercadorias e tem como escopo uma maior uniformização da regras internacionais transporte internacional de mercadorias multimodal com um segmento marítimo. Além disso, prevê regras mais favoráveis aos transportadores do que a Convenção de Bruxelas de 1924. Com isso, espera-se que tenha mais adesão dos países em desenvolvimento do que as Convenções analisadas anteriormente.

A convenção em estudo abrange o transporte multimodal de mercadorias. Todavia, há a exigência de que um dos transportes previstos no contrato seja por meio marítimo. Assim,

Under the Rotterdam Rules, a distinction must be made between transportation exclusively within the port area and transportation outside the port area or partly outside the port area. In the first case, transportation is governed by such Rules, applying both in respect to claims of claimant against the carrier and against the performing carrier who, being a maritime performing party, is subject to the Rules, whether it is sued in contract or in tort by the claimant; the Rule also

⁵⁶ Conforme PINHEIRO, Luís de Lima. *Direito aplicável ao contrato de transporte marítimo de mercadorias*. In GOMES, Manuel Januário da Costa [coord.]. *Temas de Direito dos Transportes*, I. Coimbra: Almedina, 2008. p. 178-180

*apply to the recourse action of the carrier against the maritime performing party.*⁵⁷

Esta convenção tem um conceito de contrato de transporte bem mais abrangente do que as Regras de Haia. Conforme o n.º. 1 do artigo 1.º., considera-se contrato de transporte

“a contract in which a carrier, against the payment of freight, undertakes to carry goods from one place to another. The contract shall provide for carriage by sea and may provide for carriage by other modes of transport in addition to the sea carriage”.

Desta forma, considera-se contrato de transporte aquele no qual estiver previsto o transporte marítimo de mercadorias e pode haver, adicionalmente, outra modalidade de transporte. Não há a restrição de haver apenas contratos com conhecimento de carga, visto que existem contratos de transporte sem este documento. Abrange os contratos *door to door*, preocupa-se com o transporte em contentores e trata dos documentos eletrônicos de transporte⁵⁸.

Com relação ao âmbito de aplicação, o artigo 6.º estabelece o elemento de internacionalidade e conexão com o Estado contratante. É aplicável aos contratos que tenham como local de carregamento e destino de entrega países diferentes e que um desses locais seja um país contratante da Convenção. Em caso de transporte multimodal, os portos de carga ou descarga podem ser em Estados não contratantes, desde que o local da recepção da mercadoria ou da entrega seja em um Estado contratante da Convenção⁵⁹.

Com relação a jurisdição, esta Convenção dispõe no artigo 74.º um regime opcional para os Estados contratantes. O Contrato pode prever qual será o foro competente ou caso isso não ocorra o artigo 66.º. dispõe de

⁵⁷ ZIEGLER, Alexander von; SCHELIN, Johan; ZUNARELLI, Stefano. The Rotterdam Rules 2008 – Commentary to the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea. The Netherlands: Wolters Kluwer Law International, 2010. p.16

⁵⁸ Conforme MARTINS, Alexandre Miguel Soveral. As Regras de Roterdão. *In* Colóquio Novos Caminhos Para o Direito dos Transportes. Coimbra: Almedina, 2012. p. 142.

⁵⁹ Conforme ZIEGLER, Alexander von; SCHELIN, Johan; ZUNARELLI, Stefano. The Rotterdam Rules 2008 – Commentary to the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea. The Netherlands: Wolters Kluwer Law International, 2010. p.47.

diversas alternativas ao demandante para propor ação, como o local do domicílio do transportador, por exemplo. Cabe mencionar que o foro escolhido deve ser em um Estado contratante da Convenção, de acordo com suas regras internas, como consta n.º. 30 do artigo 1.º.⁶⁰

2.3 A identificação através de mecanismos do Direito de conflitos geral

A identificação da lei aplicável aos contratos internacionais de transporte de mercadorias através do direitos de conflitos geral é bastante importante. Este pode ser utilizado inclusive em situações em que o regime convencional seja aplicado, como no caso de interpretações divergentes entre os países contratantes de determinada convenção; pela incorporação de regras convencionais na legislação interna; ou no caso de a lei escolhida pelas partes no contrato lesionar norma imperativa nacional da jurisdição em que o litígio é analisado.

Diante disso, na presente seção deste estudo analisar-se-á as formas como identifica-se a lei através dos mecanismos de Direito geral de conflitos.

2.3.2 A designação da lei pelas partes e o princípio da autonomia da vontade

O princípio da autonomia da vontade “[...] é a faculdade que tem as pessoas de concluir livremente seus contratos”⁶¹. Trata-se do poder que os sujeitos possuem de contratarem livremente, estipulando, como melhor lhes convier, mediante acordo de vontades, a disciplina de seus interesses, suscitando efeitos tutelados pela ordem pública.

O princípio em questão envolve, além da liberdade de criação do contrato, a liberdade de contratar ou não contratar, de escolher o outro contraente e fixar o conteúdo dos contratos. Este princípio é limitado pelas normas de ordem pública, pelo dirigismo contratual - que é a intervenção do

⁶⁰ Conforme MARTINS, Alexandre Miguel Soveral. As Regras de Roterdão. *In* Colóquio Novos Caminhos Para o Direito dos Transportes. Coimbra: Almedina, 2012. p. 143.

⁶¹ Conforme PEREIRA, Caio Mário da Silva. Instituições de direito civil. Contratos. Vol. III. Rio de Janeiro: Forense, 2011. p. 22

Estado na economia do contrato - pelos bons costumes e pela revisão judicial dos contratos. Segundo Irineu Strenger:

[...] a autonomia de vontade como princípio deve ser suscitada não só como um elemento da liberdade em geral, mas como suporte também da liberdade jurídica, é esse poder insuprimível do homem de criar por um ato de vontade uma situação jurídica, desde que esse ato tenha objeto lícito⁶².

O princípio da autonomia da vontade é consagrado como orientador de uma relação contratual no ordenamento nacional e internacional. No Brasil o Código Civil prevê no artigo 421 que “A liberdade de contratar será exercida em razão dos limites da função social do contrato”⁶³. Apesar de estabelecer de forma indireta o princípio da autonomia da vontade, o legislador brasileiro não regulamentou expressamente a questão da escolha da lei aplicável nos contratos internacionais. A título de direito comparado, o Regulamento Roma I da União Europeia trata com clareza disso em seu artigo 3.^º⁶⁴.

Entretanto, interessante seria se o legislador brasileiro tivesse se posicionado expressamente acerca da escolha da lei aplicável aos contratos,

⁶² Conforme STRENGER, Irineu. Contratos Internacionais do Comércio. 4. ed. São Paulo: LTr, 2003. p. 134

⁶³ Conforme PIRES, Florbela de Almeida. Conflito de Leis (Comentário aos artigos 14.º a 65.º do Código Civil). Lisboa: Coimbra, 2009. p.103-104

⁶⁴ Segue o conteúdo do Regulamento Roma I, Artigo 3.º: “1. O contrato rege-se pela lei escolhida pelas partes. A escolha deve ser expressa ou resultar de forma clara das disposições do contrato, ou das circunstâncias do caso. Mediante a sua escolha, as partes podem designar a lei aplicável à totalidade ou apenas a parte do contrato. 2. Em qualquer momento, as partes podem acordar em subordinar o contrato a uma lei diferente da que precedentemente o regulava, quer por força de uma escolha anterior nos termos do presente artigo, quer por força de outras disposições do presente regulamento. Qualquer modificação quanto à determinação da lei aplicável, ocorrida posteriormente à celebração do contrato, não afecta a validade formal do contrato, nos termos do artigo 11.º, nem prejudica os direitos de terceiros. 3. Caso todos os outros elementos relevantes da situação se situem, no momento da escolha, num país que não seja o país da lei escolhida, a escolha das partes não prejudica a aplicação das disposições da lei desse outro país não derogáveis por acordo. 4. Caso todos os outros elementos relevantes da situação se situem, no momento da escolha, num ou em vários Estados-Membros, a escolha pelas partes de uma lei aplicável que não seja a de um Estado-Membro não prejudica a aplicação, se for caso disso, das disposições de direito comunitário não derogáveis por acordo, tal como aplicadas pelo Estado-Membro do foro. 5. A existência e a validade do consentimento das partes quanto à escolha da lei aplicável são determinadas nos termos dos artigos 10.º, 11.º e 13.º.”. UNIÃO EUROPEIA. Regulamento (CE) n.º 593/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de Junho de 2008, sobre a lei aplicável às obrigações contratuais (Roma I). Disponível em <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:32008R0593>. Acesso em 15 de maio de 2018.

como ocorreu na União Europeia⁶⁵. Afinal, o número de contratos internacionais é cada vez maior e esta previsão legislativa acarretaria maior segurança jurídica.

Em relação ao Direito Internacional Privado, o princípio da autonomia da vontade possui menor amplitude. As partes têm liberdade, apenas, de exercer sua vontade no que toca a escolha da legislação e do foro que querem que seu contrato seja submetido, sendo que devem sempre respeitar o princípio da ordem pública.

Dessa forma, no direito internacional privado o princípio em questão, apesar de ter menor amplitude adquire grande importância, vez que permite que as partes tenham poder de escolher o direito que querem aplicar ao contrato. A vontade das partes é o elemento de conexão vinculada a um negócio jurídico de direito privado com conexão internacional⁶⁶. Diante do exposto, a autonomia de vontade corresponde

[...] à faculdade concedida aos indivíduos de exercer sua vontade, tendo em vista a escolha e a determinação de uma lei aplicável a certas relações jurídicas nas relações internacionais, derivando ela da confiança que a comunidade internacional concede ao indivíduo no interesse da sociedade, e exercendo-se no interior das fronteiras determinadas de um lado pela noção de ordem pública e de outro pelas leis imperativas, entendendo-se que, em caso de conflito de qualificação entre um sistema imperativo e um sistema facultativo, a propósito de uma mesma relação de direito, a questão fica fora dos quadros da autonomia, do mesmo modo que ela somente se torna eficaz na medida em que pode ser efetiva⁶⁷.

No que toca a escolha da lei aplicável ao contrato internacional marítimo de mercadorias, o princípio da autonomia da vontade é inerente ao

⁶⁵ Nesse sentido é a doutrina de Beat Walter Rechsteiner: “Na prática, porém, muitos contratos internacionais de comércio, com participação de empresas brasileiras, contêm cláusula expressa determinando o direito aplicável ao contrato. Por essa razão, o Brasil deveria introduzir, de *lege ferenda*, o princípio da autonomia da vontade das partes na sua legislação, seguindo, destarte, as tendências mais modernas, a fim de facilitar o comércio internacional e garantir a segurança jurídica.”. RECHSTEINER, Beat Walter. **Direito internacional privado: teoria e prática**. 19^a. ed.. São Paulo: Saraiva, 2017. P. 0

⁶⁶ Conforme RECHSTEINER, Beat Walter. *Direito internacional privado: teoria e prática*. 19^a. ed.. São Paulo: Saraiva, 2017. p. 173/182

⁶⁷ Conforme STRENGER, Irineu. *Autonomia da vontade em direito internacional privado*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1968. p. 71.

contexto internacional do contrato. As partes tendem a escolher a lei que mais se corresponde as suas expectativas com relação a um contrato.

Especial atenção nesse aspecto merecem os contratos de adesão, amplamente utilizado nos contratos de transporte de mercadorias. Sobre esses contratos, o Regulamento Roma I no artigo 6.º dispõe que se a escolha da lei constitui uma cláusula geral em que foi imposta pelo transportador, pode ser aplicada a lei de residência do consumidor como medida de diminuir a sua hipossuficiência frente ao transportador.

Esse é o único controle estabelecido pelo Regulamento Roma I para a escolha da lei aplicável ao contrato pelas partes, que é o caso de proteção do consumidor quando este for a parte desfavorecida da relação contratual. É a única previsão do Regulamento Roma I sobre a análise judicial de uma cláusula de exercício da autonomia da vontade. Isto justifica-se porque pode-se estar diante de uma hipótese de violação desse princípio pelo fato de a parte mais fraca do contrato não ter a possibilidade de escolher livremente a lei ou negociar as cláusulas contratuais de um contrato de adesão.

O artigo 25 do Código de Processo Civil de 2015 estabelece que o juiz brasileiro deve respeitar a autonomia da vontade no que toca a escolha de foro estrangeiro em contratos internacionais. Entretanto, excepciona ao mencionar que o juiz pode não aplicar o referido artigo quando for caso de relação de hipossuficiência, como é o caso da maioria dos contratos de adesão.

A legislação portuguesa, por exemplo, anteriormente proibia cláusula em contrato de adesão que remetia para legislação estrangeira, hoje tal regra não mais existe. Entretanto, o n.º 2 do artigo 41.º do Código Civil dispõe que “a escolha de uma lei que não esteja em conexão com o negócio exige que se demonstre a existência de um interesse sério dos declarantes”⁶⁸. Assim, a legislação portuguesa possui mais um elemento restritivo que é o interesse sério dos contratantes. O Regulamento Roma I não admite que seja escolhida ordem jurídica não estatal.

⁶⁸ Conforme PIREZ. Florbela de Almeida. *Conflito de Leis (Comentário aos artigos 14.º a 65.º do Código Civil)*. Lisboa: Coimbra, 2009. p.104

A escolha pode ser expressa ou tácita, quando for tácita deve ser inequívoca. No direito marítimo a escolha de foro competente é um forte indício da escolha da lei aplicável - bem como a escolha de local de arbitragem -, mas isso não é concludente. Por fim, importante salientar que quando os contratos de transporte marítimo de mercadorias designam a lei aplicável há maior segurança jurídica, o que é benéfico para as partes.

2.3.3 A Cláusula Paramount

A Cláusula Paramount - também conhecida como cláusula principal ou cláusula suprema - foi criada pelo desejo das partes em aplicarem a Convenção de Bruxelas de 1924 aos contratos de transporte marítimo em que o conhecimento de carga não foi emitido em um país contratante de tal Convenção e, assim, prevalecer sobre as cláusulas que deveriam ser aplicadas⁶⁹. Desta forma, tem como conteúdo a declaração da lei aplicável ao contrato, inclusive em desfavor da aplicação da lei nacional dos portos de origem e/ou de destino.

Os Estados Unidos e a Inglaterra foram os primeiros a utilizarem a Cláusula Paramount em seus contratos de transporte marítimo de mercadorias. Todo o conhecimento de carga emitido em porto inglês deveria incorporar Cláusula Paramount que remete para *Carriage of Goods by Sea Act of 1924* – versão inglesa da Convenção de Bruxelas. Nos Estados Unidos ocorria o mesmo que na Inglaterra, sendo que no contrato havia uma cláusula suprema que reenviava para a *United States Carriage of Goods by Sea Act of 1936*. O objetivo disso era assegurar que as regras convencionais seriam aplicadas nos contratos que tivessem o carregamento ou descarregamento em seus portos mesmo que a ação fosse interposta em tribunal de diferente Estado.

Convém salientar que um dos motivos que acarretaram o surgimento da cláusula em estudo foi o fato de o artigo 10.º da Convenção de Bruxelas de 1924 só ser aplicável para contratos em que houvesse o documento de

⁶⁹ Conforme CALERO. Fernando Sánchez. *El Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías (Reglas de la Haya-Visby)*. Elcano: Aranzadi, 2000. p. 63

conhecimento de carga. Com isso, “*La inserción de las cláusulas Paramount se ha difundido en otros documentos diversos al conocimiento de embarque y a las pólizas de fletamento, como los recibos o las cartas de porte marítimo*”⁷⁰. Consequentemente, alguns contratos em que não havia o conhecimento de carga instituía-se as regras da Convenção de Bruxelas como cláusulas contratuais através da Cláusula Paramount.

A Cláusula Paramount é amplamente utilizada em contratos de transporte marítimo de mercadorias como uma cláusula de remissão a uma determinada norma e na prática profissional possui diversas formulações. Além disso, é usada tanto nos Estados que contrataram a Convenção de Bruxelas de 1924 como nos que não a contrataram, o que gera problemas com relação a sua interpretação e efeitos. Diante disso, a doutrina distingue a cláusula em estudo de acordo com o propósito que ela possui⁷¹.

As Cláusulas Paramount tem três principais funções. Todas são consequência do princípio da autonomia da vontade das partes. A primeira, é um pressuposto de aplicação direta da Convenção de Bruxelas de 1924, a cláusula declara que o contrato está submetido a esta convenção. Neste caso, o litígio é julgado no foro de um estado contratante da mencionada convenção. Segundo, tem a função de incorporar as normas convencionais como cláusulas contratuais. Terceiro, remete para uma ordem jurídica estadual. Neste sentido,

“A Paramount clause can declare either the Hague (Visby) Rule or the national laws of country applicable. In the first case the Hague (Visby) Rule are mandatory applicable; in the second case the application is somewhat more complicated.”⁷²

Diante do exposto, quando um contrato apresentar uma Cláusula Suprema, deve-se interpretar o contrato de acordo com a legislação que a cláusula enviar ou como se as cláusulas de uma convenção fossem cláusulas

⁷⁰ Conforme CALERO. Fernando Sánchez. *El Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías (Reglas de la Haya-Visby)*. Elcano: Aranzadi, 2000. p. 66

⁷¹ Conforme CALERO. Fernando Sánchez. *El Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías (Reglas de la Haya-Visby)*. Elcano: Aranzadi, 2000. p. 64

⁷² HENDRIKSE, M. L.; MARGETSON, N. H.; MARGETSON, N. J.. *Aspects of Maritime Lax. Claims Under Bills of Landing*. The Hague: Wolters Kluwer, 2008. p. 21

contratuais. Trata-se, portanto, de uma hipótese de as partes exercerem sua autonomia de vontade contratual na escolha da lei aplicável ao contrato.

2.3.4 Lei aplicável na hipótese de falta de escolha

Quando as partes não determinarem a lei competente para dirimir o contrato celebrado, a identificação da lei deve ser realizada através de um critério objetivo estabelecido em lei conforme os elementos de conexão do contrato com legislações dos Estados. No Brasil, de acordo com o artigo 9º da Lei de Introdução às Normas de Direito Brasileiro⁷³, aplica-se a lei do país em que se constituíram as obrigações (*lex loci celebrationis*). Assim, quando as partes não escolherem a lei aplicável ao contrato internacional, prevalece a lei em que a obrigação foi constituída⁷⁴.

A título de exemplo, na União Europeia a lei aplicável no caso de não determinação da lei pelas partes é hoje tratada pelo artigo 4.º do Regulamento Roma I que dispõe que o contrato é regulado pela lei do país que possui conexão mais estreita⁷⁵. Esse é o critério geral de conexão, o qual deve ser analisado conforme as circunstâncias do caso concreto.

⁷³ Artigo 9º da Lei de Introdução às normas de Direito Brasileiro: Para qualificar e reger as obrigações, aplicar-se-á a lei do país em que se constituírem. § 1º Destinando-se a obrigação a ser executada no Brasil e dependendo de forma essencial, será esta observada, admitidas as peculiaridades da lei estrangeira quanto aos requisitos extrínsecos do ato. § 2º A obrigação resultante do contrato reputa-se constituída no lugar em que residir o proponente. BRASIL. DECRETO-LEI Nº 4.657, DE 4 DE SETEMBRO DE 1942. Lei de Introdução às normas do Direito Brasileiro. (Redação dada pela Lei nº 12.376, de 2010).

⁷⁴ Nesse sentido é o entendimento de José Cretella Neto: “Assim, no caso do contrato celebrado entre partes presentes, prevalecerá a lei do Estado no qual tiver sido celebrado. Já no caso de contrato internacional celebrado entre partes ausentes, a lei será, nos termos do §2º do art. 9º, a lei do Estado de domicílio dos do ofertante: “A obrigação resultante do contrato reputa-se constituída no lugar em que residir o proponente”. Essa estipulação é especialmente importante no mundo contemporâneo, uma vez que os contratos internacionais são cada vez mais frequentemente concluídos por meios eletrônicos. Dessa forma, mesmo que as partes não se manifestem explicitamente sobre a lei que deca disciplinar as respectivas obrigações contratuais, há como determinar com precisão qual será a lei aplicável ao contrato internacional em questão.” CRETELLA NETO, José. *Contratos Internacionais de Comércio*. São Paulo: Letz Total Media Creative Projectis. 2016, p. 255.

⁷⁵ Conforme PIREZ. Florbela de Almeida. *Conflito de Leis (Comentário aos artigos 14.º a 65.º do Código Civil)*. Lisboa: Coimbra, 2009. p.106

O critério de conexão releva laços de qualquer natureza que o contrato tenha com a legislação de algum Estado. Cita-se como exemplo de elementos de conexão a residência das partes, o local de assinatura do contrato, o idioma do contrato, a ordem jurídica que o contrato tem forma, a ordem jurídica designada em convenção de arbitragem e o pavilhão do navio⁷⁶.

Há uma série de elementos e presunções gerais de conexão mais estreita estabelecidas pelo artigo 4.º do Regulamento Roma I, de acordo com o objeto do contrato⁷⁷. Caso não seja um objeto mencionado no referido artigo, aplica-se a lei do país que tenha mais elementos de conexão.

Ocorre que para o contrato de transporte de mercadorias há uma presunção especial no artigo 5.º do Regulamento Roma I. Esta presunção estabelece que é aplicável a lei do país que o transportador tem sua residência habitual e ao mesmo tempo seja este o local que a mercadoria deva ser entregue ou seja a residência habitual do expedidor. Caso não se verifiquem essas hipóteses, deve ser aplicada a lei do local da entrega acordada. Esta última hipótese é interessante do ponto de vista prático pois geralmente os litígios que envolvem transporte marítimo de mercadorias são ajuizados no local da entrega, que é onde se verifica alguma avaria.

Há, ainda, a hipótese de aplicar-se a lei de um Estado diferente do que resultar da regra de presunção especial para o transporte de mercadorias - conforme o n.º3 do artigo 5.º do Regulamento Roma I. Isso ocorre quando resultar claramente da análise do conjunto das circunstâncias do caso concreto que o contrato apresenta uma conexão manifestamente mais estreita com a lei de um Estado diferente do que a lei que resultar da regra especial do artigo 5.º do Regulamento Roma I.

⁷⁶ Conforme PINHEIRO, Luís de Lima. Direito aplicável ao contrato de transporte marítimo de mercadorias. In GOMES, Manuel Januário da Costa [coord.]. Temas de Direito dos Transportes, I. Coimbra: Almedina, 2008. p. 196-198

⁷⁷ Conforme Por exemplo, “o contrato de compra e venda de mercadorias é regulado pela lei do país em que o vendedor tem a sua residência habitual” e “o contrato de franquia é regulado pela lei do país em que o franqueado tem a sua residência habitual”, conforme as alíneas “a” e “h” do n.º1 do artigo 4.º do Regulamento Roma I.

Em suma, em cada caso deverá ser observada a relação jurídica entabulada e aplicar a lei que o tribunal entender cabível com base nas regras acima expostas⁷⁸.

2.3.5 Hipóteses de aplicação obrigatória da norma nacional: divergência jurisprudencial e reserva da ordem pública

Existem algumas regras nacionais que são aplicáveis mesmo nos casos em que a matéria do contrato esteja no âmbito de aplicação de uma convenção internacional e haja previsão de aplicação desta convenção ao litígio. Isto pode ocorrer em diversos casos, como para resolver um problema de divergência doutrinária internacional ou para proteger a ordem pública de um determinado Estado. Convém mencionar que são aplicáveis também as regras inerentes a jurisdição competente para julgar o caso como, por exemplo, alguns aspectos de natureza processual, como os prazos, e o nexo de causalidade⁷⁹.

Com relação a divergência jurisprudencial, tem-se que as características inerentes de cada sistema jurídico acabam por ser refletidas nas decisões judiciais de cada Estado, o que acarreta uma grande dissonância jurisprudencial. Os julgadores devem entender que ao aplicar o regime convencional, além das regras, eles aplicam os princípios e conceitos que formaram a Convenção, que são resultado da conjunção de elementos normativos e interesse de diferentes Estados. Somente desta forma poder-se-á ter efetivamente um regime jurídico uniforme.

Ademais, *“La scelta a favore di una interpretazione coerente con il carattere uniforme e internazionale della disciplina convenzionale è oggi*

⁷⁸ Nas palavras do doutrinador argentino Domingos Ray: *“En conclusión, habrá que considerar en cada caso la naturaleza de la relación jurídica y aplicar la ley que disponga el tribunal interviniente, en función de las normas que regulen el caso en cuestión.”*. DOMINGOS RAY, José. *Derecho de la navegacion. Vol. I*, Buenos Aires: Abeledo-Perrot, 1997. Pp. 201

⁷⁹ Conforme PINHEIRO, Luís de Lima. Direito aplicável ao contrato de transporte marítimo de mercadorias. In GOMES, Manuel Januário da Costa [coord.]. *Temas de Direito dos Transportes*, I. Coimbra: Almedina, 2008. p. 181

*patrimonio comune alle varie normative di diritto marittimo uniforme*⁸⁰. Neste sentido, dispõe o artigo 3º. da Convenção de Hamburgo de 1978 que “*In the interpretation and application of the provisions of this Convention regard shall be had to its international character and to the need to promote uniformity.*”.

Cabe mencionar que quando se fala em aplicar os princípios norteadores de uma convenção o julgador não pode olvidar-se das regras autolimitadoras de seu sistema jurídico e as reservas que os respectivos Estados coloquem as convenções. Entretanto, no caso de divergência jurisprudencial internacional sobre determinado preceito estabelecido em uma convenção internacional, os tribunais acabam por decidir com base nas regras de Direito de conflitos geral interno, o que geralmente resulta em as partes se orientarem pelas normas do Estado que apresenta conexão mais estreita com o caso.

Quando se está perante as regras convencionais que foram incorporadas ao ordenamento jurídico interno, está-se diante de regras nacionais que respeitaram o processo legislativo para tanto e, apesar de terem sido elaboradas com base em uma convenção, elas são de carácter interno.

No que toca ao princípio da reserva da ordem pública, este pode ser compreendida como “[...] o reflexo da ordem jurídica vigente em dado momento, numa determinada sociedade”⁸¹. No plano internacional é “Um princípio supressor da aplicação de qualquer das normas estrangeiras indicada por regra de conexão, que seja – ou se torne, por aplicação – inaceitável para o foro.”⁸². Ademais,

Em direito interno costumam qualificar-se como de ordem pública (ordem pública interna) aquelas normas e princípios jurídicos absolutamente imperativos que formam os quadros funcionais do sistema, sobre eles se alicerçando a ordem

⁸⁰ Conforme CARBONE, M. Sergio; CELLE, Pierangelo; GONZALO, Marco Lopez de. *Il Diritto Marittimo. Attraverso i casi e le causole contrattuali*. Torino: G. Giappichelli. 2006. p. 10

⁸¹ Conforme DINIZ, Maria Helena. *Lei de Introdução ao Código Civil Brasileiro Interpretada*. São Paulo: Saraiva, 2007. p. 424

⁸² Conforme DOLINGER, Jacob. *Direito Internacional Privado: parte especial - Direito Civil Internacional*. Contratos e Obrigações no Direito Internacional Privado. Rio de Janeiro: Renovar, 2007. p. 129.

econômico-social, pelo que são, como tais, inderrogáveis pela vontade do indivíduo.⁸³

No que toca ao princípio da reserva da ordem pública,

As regras gerais de direito internacional aplicam-se sempre aos casos perante os quais o direito aplicável é aquele decorrente da autonomia da vontade das partes. Sendo assim, a reserva da ordem pública interfere quando o direito escolhido pelas partes é um determinado direito estrangeiro que viola princípios fundamentais da *lex fori*. Igualmente, as leis de aplicação imediata da *lex fori* impedem seja aplicado *in casu* o direito estrangeiro escolhido pelas partes. Por outro lado, se um estado estrangeiro exigir a aplicação de um direito público a uma relação jurídica de direito privado com conexão internacional, será exclusivamente o direito da *lex fori* que decidirá se o direito estrangeiro poderá ser levado em consideração.⁸⁴

No Brasil, o princípio da ordem pública está positivado no artigo 17 da Lei de Introdução às Normas de Direito Brasileiro, segundo a qual, “As leis, atos e sentenças de outro país, bem como quaisquer declarações de vontade, não terão eficácia no Brasil, quando ofenderem a soberania nacional, a ordem pública e os bons costumes.”. Diante disso,

No Brasil, o art. 17 da Lei de Introdução exclui a aplicação das leis estrangeiras, bem como dos atos e sentenças estrangeiras, sempre que estes ofenderem a soberania nacional – plano político – a ordem pública – plano jurídico e econômico – e os bons costumes – plano moral.⁸⁵

No âmbito da União Europeia, o artigo 21.º do Regulamento Roma I também prevê a aplicabilidade do princípio da reserva de ordem pública⁸⁶.

⁸³ Conforme MACHADO, João Baptista. Lições de Direito Internacional Privado. 3ª. Ed.. Coimbra: Almedina, 2012. p. 254

⁸⁴ RECHSTEINER, Beat Walter. *Direito internacional privado: teoria e prática*. 19ª. ed.. São Paulo: Saraiva, 2017, pp. 178/179.

⁸⁵ DOLINGER, Jacob. *Direito Internacional Privado: parte geral*. 11ª Ed. Rio de Janeiro: Forense, 2014, p. 413.

⁸⁶ Interessante é a forma como o assunto é abordado em Portugal que contem uma solução bastante ampla: o artigo 22.º do Código Civil de Portugal é uma norma limitadora da aplicação da lei estrangeira competente e “[...] é um desvio ao caráter formal do direito de conflitos”. “São, portanto, dois os pressupostos de aplicação do artigo 22.º: a determinação prévia da lei competente e que essa lei seja uma lei estrangeira.” Conforme PIRES. Florbela de Almeida. *Conflito de Leis (Comentário aos artigos 14.º a 65.º do Código Civil)*. Lisboa: Coimbra, 2009. p.41

Este artigo permite que os tribunais nacionais não apliquem a lei estrangeira em detrimento da sua legislação.

Um problema ocorre quando há a utilização em excesso da exceção de ordem pública pelos julgadores. Assim, para resolver tal questão João Baptista Machado propõe que

[...] será recusada a aplicação da lei estrangeira competente sempre que ela contenha uma regulamentação essencialmente divergente da consagrada em disposições correspondentes da *lex fori*, quando estas disposições sejam inspiradas pelos interesses gerais da comunidade e sejam, por isso mesmo, rigorosamente imperativas.⁸⁷

Diante do exposto, devido ao respeito a ordem pública não se aplica a legislação que for competente para dirimir um litígio se houver incompatibilidade manifesta com as normas e a ordem jurídica do foro.

⁸⁷ Conforme MACHADO, João Baptista. Lições de Direito Internacional Privado. 3ª. Ed.. Coimbra: Almedina, 2012. p. 261

Considerações Finais

A não uniformização das normas aplicáveis ao transporte marítimo de mercadorias e a diversidade de ordenamentos jurídicos existentes geram o problema de saber qual a lei aplicável a essa relação jurídica. Desta forma, resta ao operador do direito proceder a difícil tarefa de identificação da lei aplicável. Isto é possível através dos mecanismos hoje existentes e aqui estudados.

Nesse ínterim, destacam-se as regras de Direito material unificado e as regras do Direito geral de conflitos. Tem-se como mecanismos de identificação da lei aplicável ao transporte marítimo internacional de mercadorias o Direito material unificado, através das convenções internacionais, em que destacam-se a Convenção de Bruxelas de 1924, Protocolos de 1968 e 1979, Convenção de Hamburgo de 1978, Convenção de Genebra de 1980 e as Regras de Roterdão de 2008. A identificação da lei através do Direito de conflitos geral utiliza-se de mecanismos como a designação da lei pelas partes, a Cláusula Paramount, a lei aplicável na hipótese de falta de escolha e as hipóteses de aplicação obrigatória da norma nacional (como a divergência jurisprudencial e a reserva da ordem pública).

Ademias, é importante salientar que é benéfico para a sociedade a existência de um mercado no qual haja segurança jurídica aos negociantes no que toca a lei que regerá suas relações jurídicas. Em virtude disso, enfrentar as divergências entre as legislações é fundamental para as relações comerciais e um verdadeiro desafio à sociedade internacional.

Diante do exposto, é importante que a sociedade internacional continue preocupada com a evolução das transações comerciais e busque constantemente uma maior uniformização jurídica, como se verifica com a elaboração da Convenção de Roterdão de 2008, diante da insuficiência das Convenções anteriores. Entretanto, sabe-se que são diversos os interesses a serem conciliados, o que torna difícil a uniformização pretendida. Além disso,

é necessário que os contratos internacionais sejam interpretados levando-se em conta seu caráter internacional e a necessidade de haver a uniformidade da aplicação de regras internacionais de modo a assegurar o respeito à boa-fé no comércio internacional.

Referências:

ANJOS, José Haroldo dos; GOMES, Carlos Rubens Caminha. *Curso de Direito Marítimo*. Rio de Janeiro: Renovar, 1992.

ANTUNES, José Augusto Quelhas Lima Engrácia. *Direito dos contratos comerciais*. Coimbra: Almedina, 2009.

ARAUJO, Nadia de. *Contratos Internacionais: a autonomia da vontade, Mercosul e convenções internacionais*. 4ª ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2009.

ARAUJO, Nadia de. *Direito Internacional Privado: Teoria e prática brasileira*. Rio de Janeiro: Renovar, 2003.

ARROYO, Ignacio. *Compendio de Derecho Marítimo*. 3ª Ed. Madrid: Tecnos, 2009.

BASTOS, Nuno Manuel Castello-Branco. *Da Disciplina do Contrato de Transporte Internacional de Mercadorias por Mar*. Coimbra: Almedina, 2004.

BARBADO, Patrícia B. *Manual de Jurisprudencia del transporte*. 1ª Ed. Buenos Aires: Lexis Nexis, 2004.

BRASIL - SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA. *Decisão do Recurso Especial nº 616 de 1990*. Disponível em: https://ww2.stj.jus.br/processo/jsp/ita/abreDocumento.jsp?num_registro=198900098535&dt_publicacao=13-08-990&cod_tipo_documento= Acesso em 25 de abril 2018.

BRASIL. Decreto-lei nº 4.657, de 4 de setembro de 1942. Lei de Introdução às normas do Direito Brasileiro. (Redação dada pela Lei nº 12.376, de 2010).

BRASIL. Decreto nº 8.327, de 16 de outubro de 2014 - Promulga a Convenção das Nações Unidas sobre Contratos de Compra e Venda Internacional de Mercadorias - Uncitral, firmada pela República Federativa do Brasil, em Viena, em 11 de abril de 1980.

CALERO. Fernando Sánchez. *El Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías (Reglas de la Haya-Visby)*. Elcano: Aranzadi. 2000

CARBONE, M. Sergio; CELLE, Pierangelo; GONZALO, Marco Lopez de. *Il Diritto Marittimo. Attraverso i casi e le causole contrattuali*. Torino: G. Giappichelli. 2006.

CORDEIRO, António Menezes. *Direito Comercial*. 3. Ed., Coimbra: Almedina, 2012.

CRETELLA NETO, José. *Contratos Internacionais de Comércio*. São Paulo: Letz Total Media Creativa Projectis. 2016.

DOMINGOS RAY, José. *Derecho de la navegacion. Vol. I*, Buenos Aires: Abeledo-Perrot, 1997.

GOMES, Manuel Januário da Costa. *Contratos Internacionais*. Coimbra: Almedina, 2013.

GOMES, Manuel Januário da Costa [coord.]. *Temas de Direito dos Transportes II*. Coimbra: Almedina, 2013.

GOMES, Manuel Januário da Costa [coord.]. *Temas de Direito dos Transportes I*, Coimbra: Almedina, 2008.

Hill, Christopher. *Maritime law*. London: Lloyd's of London Press, 1995.

DINIZ, Maria Helena. *Lei de Introdução ao Código Civil Brasileiro Interpretada*. São Paulo: Saraiva, 2007.

DIOGO, Luís Manuel Gomes da Costa; JANUÁRIO, Rui Manuel Justino. *Direito Comercial Marítimo*. Lisboa: Quid Juris?, 2008.

DOLINGER, Jacob. *Direito Internacional Privado: parte geral*. 11ª Ed. Rio de Janeiro: Forense, 2014.

DOLINGER, Jacob. *Direito Internacional Privado: parte especial - Direito Civil Internacional. Contratos e Obrigações no Direito Internacional Privado*. Rio de Janeiro: Renovar, 2007.

DOMINGOS RAY, José. *Derecho de la navegacion. Vol. I*, Buenos Aires: Abeledo-Perrot, 1997.

HENDRIKSE, M. L.; MARGETSON, N. H.; MARGETSON, N. J.. *Aspects of Maritime Law. Claims Under Bills of Lading*. The Hague: Wolters Kluwer, 2008.

MACHADO, João Baptista. *Lições de Direito Internacional Privado*. 3ª. Ed.. Coimbra: Almedina, 2012.

MARTINS, Eliane Maria Octaviano. *Curso de Direito Marítimo*. 3ª. Ed.. São Paulo: Manole, 2008

MARTINS, Alexandre Miguel Soveral. *As Regras de Roterdão*. In Colóquio Novos Caminhos Para o Direito dos Transportes. Coimbra: Almedina, 2012.

MORANDI, Francesco [coord.]. *I Contratti del trasporto*. Torino: Zanichelli, 2013.

PEREIRA, Caio Mário da Silva. *Instituições de direito civil. Contratos*. Vol. III. Rio de Janeiro: Forense, 2011.

PINHEIRO, Luís de Lima. *Direito Comercial Internacional*. Coimbra: Almedina, 2005.

PINHEIRO, Luís de Lima. *Estudos de Direito Civil, Direito Comercial e Direito Comercial Internacional*. Coimbra: Almedina, 2006.

PIRES. Florbela de Almeida. *Conflito de Leis (Comentário aos artigos 14.º a 65.º do Código Civil)*. Lisboa: Coimbra, 2009.

PORTELA, Paulo Henrique Gonçalves. *Direito Internacional Público e Privado* - 2. ed. São Paulo: JusPodivm, 2009.

PULIDO BEGINES, Juan Luis. *Instituciones de derecho de la navegación marítima*. Madrid: Tecnos, 2009.

SANTOS. Theophilo de Azeredo. ***Direito da Navegação (Marítima e Aérea)***. 2ª Ed. Rio de Janeiro: Forense. 1968.

STRENGER, Irineu. *Autonomia da vontade em direito internacional privado*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1968.

STRENGER, Irineu.. *Contratos Internacionais do Comércio*. 4. ed. São Paulo: LTr, 2003.

RAPOSO, Mário. *Estudos Sobre Arbitragem Comercial e Direito Marítimo*. Coimbra: Almedina, 2006.

RAPOSO, Mário. *Transporte Marítimo de Mercadorias: Hoje e Amanhã*. Disponível em <http://www.oa.pt/upl/%7B303a4481-ac5f-4309-8a66-c1c1ff9c535a%7D.pdf>. Acesso em 10 de abril de 2018

RECHSTEINER, Beat Walter. *Direito internacional privado: teoria e prática*. 19ª. ed.. São Paulo: Saraiva, 2017.

RODAS, João Grandino [coord.] *Contratos Internacionais*. 3. ed. rev. e ampl. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2002.

ROSE, Francis D.. *International maritime and commercial law yearbook: a jurisdictional review of international maritime and commercial law*. *Lloyd's maritime and commercial law quarterly*. Londres: Informa Professional, 2002.

ROTHWELL. Donald R.; STEPHENS, Tim. *The International Law of the Sea*. Oregon: Hart Publishing, 2010.

TETLEY, Willian. *Jurisdiction Clauses and Forum Non Conveniens in the Carriage of Goods by Sea*. In *Jurisdiction and Forum Selection in International Maritime Law. Essays in Honor of Robert Force* (Martin Davies, ed.), The Hague: Kluwer Law International, 2005.

TETLEY, Willian. *Maritime Transportation*,. In *International Encyclopedia of Comparative Law: Vol XII - Law of Transport*. Mohr, Siebeck and Martinus Nijhoff, 2001.

TETLEY, Willian. *Maritime Liens in the Conflict of Laws, Law and Justice in a Multistate World: Essays in Honor of Arthur T. von Mehren*, Nova Iorque: Transational Publishers, Ardsley, 2002.

UNIÃO EUROPEIA. Regulamento (CE) n. o 593/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de Junho de 2008 , sobre a lei aplicável às obrigações contratuais (Roma I). Disponível em <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:32008R0593>. Acesso em 15 de maio de 2018.

ZIEGLER. Alexander von; SCHELIN, Johan; ZUNARELLI, Stefano. *The Rotterdam Rules 2008 – Commentary to the United Nations Convention on*

Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea. The Netherlands: Wolters Kluwer Law International, 2010.

ZUNARELLI, Stefano; PINTO, Michelle M. Comenale. *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*. Padova: CEDAM, 2009.