



UNIVERSIDADE ESTADUAL  
VALE DO ACARAÚ

**UNIVERSIDADE ESTADUAL VALE DO ACARAÚ- UVA**  
**CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS- CCSA**  
**CURSO DIREITO**

**DAVI DE SABÓIA VERAS**

**OS LIMITES DA RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE MARÍTIMO DE  
CARGAS: Análise da adequação internacional proposta pelo novo código  
comercial (PLS 487/2013)**

**SOBRAL-CE**

**2022**

**DAVI DE SABÓIA VERAS**

**OS LIMITES DA RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE MARÍTIMO DE  
CARGAS: Análise da adequação internacional proposta pelo novo código  
comercial (PLS 487/2013)**

Trabalho de Conclusão de curso  
apresentado a Universidade Estadual Vale  
do Acaraú, apresentado ao Curso de  
Bacharelado em Direito, como exigência  
para obtenção do grau de bacharel em  
Direito

**Orientador: Prof. Doutor Manoel de  
Castro Carneiro Neto**

Aprovado em \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

BANCA EXAMINADORA

\_\_\_\_\_  
Prof.

\_\_\_\_\_  
Prof.

\_\_\_\_\_  
Prof.

## **AGRADECIMENTOS**

Em primeiro lugar agradeço a mim, pela perseverança, paciência e foco durante toda a vida acadêmica. Da mesma forma sou grato aos meus pais, Marta de Sabóia Barros e Juscelino Carneiro Veras por terem sido os primeiros a me estenderem a mão, que apesar de terem passado por um momento difícil praticaram o ato de amor da adoção. Também agradeço a Luciene Veras Andrade e Eugênio Saboya Andrade meus padrinhos que me incentivaram durante toda a vida e sempre disponibilizaram sua casa para os momentos que precisei ir a Fortaleza.

No núcleo familiar faço questão de citar Maria Cacimiro dos reis por ter cuidado da minha mãe e de mim; José Rogers Winchester Saboia e Layard de Saboia Santos, por terem me educado e serem os principais responsáveis pelo meu interesse nas ciências e educação. Sou grato por Roselangia Veras de Souza, por seus conselhos e incentivos; Antônio de Sabóia Barros Neto, por sempre estar ao meu lado nos bons e maus momentos e por fim à minha irmã, Conceição de Maria Sabóia Veras.

Não menos importante, agradeço à Roxane da Silva Sousa, por ser minha companheira, ter paciência e ser grande responsável pelo meu foco neste trabalho.

Quanto aos amigos, agradeço ao Abraão Costa Rodrigues Lima, Francisco Diego Lopes Fernandes, Gintare Polkaite e principalmente ao Francisco Alves Linhares Neto, que além de amigo, foi o principal responsável pelo meu saber jurídico, sendo a pessoa que me deu a primeira oportunidade no mercado de trabalho.

Academicamente agradeço a todos da Liga Acadêmica de Direitos Humanos – LADH; aos professores Manoel de Castro Carneiro Neto e Osvânia Pinto Lima, por sua dedicação ao nobre ofício do magistério; e por fim, ao professor Francisco Victor Vasconcelos por ter me ajudado no Núcleo de Prática Jurídica com inúmeras dicas acadêmicas e profissionais.

O rio precisa se arriscar e entrar no oceano.  
E somente quando ele entra no oceano é que o medo desaparece.  
Porque apenas então o rio saberá que não se trata de  
desaparecer no oceano, mas tornar-se oceano.  
(O Rio e o Oceano – Osho)

## RESUMO

A indústria de transporte marítimo de cargas tem os próprios problemas fáticos e jurídicos, principalmente quanto à responsabilidade civil do agente que estava encarregado de fazer o transporte, bem como qual seria a maneira mais adequada de repor o dano, pois há aqueles que entendem que cabe uma limitação a essa responsabilidade civil no ordenamento jurídico brasileiro e outros que defendem o oposto. O projeto de lei do novo código comercial tenta resolver essa discussão com a adoção de algumas técnicas já utilizadas em acordos internacionais. Assim, o problema da qual surgiu o presente estudo foi a dúvida sobre quais serão as mudanças trazidas pelo código comercial no que diz respeito ao limite de responsabilidade do transportador e como ela se adequa às convenções internacionais relativas ao tema, sendo de igual modo os objetivos gerais, pois até o momento não há muitos material bibliográfico sobre o assunto. Outrossim, adotou-se a pesquisa exploratória, pois como o novo código comercial ainda não foi aprovado, não há, portanto, robusto material de pesquisa. Quanto aos objetivos específicos tem-se a seguinte divisão de temas: O primeiro tópico diz respeito à responsabilidade civil e seus limites. O segundo aborda a legislação internacional sobre o limite da responsabilidade civil do transportador marítimo, principalmente a LLMC<sup>1</sup>; Por fim, o último tópico que trata do novo código comercial (PLS 487/2013). Conclui-se que a adoção da limitação de responsabilidade no transporte marítimo de maneira igual à LLMC irá por um novo marco a debate antigo de sua influência na indústria naval.

**Palavras-chave:** transporte marítimo internacional de cargas. Limite da responsabilidade civil. Novo código comercial.

## ABSTRACT

The shipping industry has its own factual and legal problems, mainly in civil liability of cargo agent, when it comes particularly to the most proper way to replenish damage because there are those who understand the application of liability limitation in the Brazilian legal system and there are those who defends the opposite. The bill of the new commercial code tries to solve this debate adding some techniques already used in international agreements. Thus, the initial problem of this study was the doubt about the changes brought by the new commercial code, mainly focusing on liability limitation of sea carrier and how its adequacy to the international agreements of this area, and in the same way has the general objectives, because theretofore there are few bibliographic materials. Furthermore, it has adopted the exploratory research, because

---

<sup>1</sup>Convenção Internacional Sobre a Limitação das Indenizações Relativas às Reclamações Marítimas - LLMC

the new commercial code is still waiting the legislative voting, which means that there is not robust study material. In reference of specific objectives, there is the following theme division: The first topic refers to liability limitation and its limits; the second one approaches the international legislation of sea carrier liability, mainly the LLMC; conclusively, the last topic introduces the new commercial code project (PLS 483/2013). It must be concluded that to include the adoption of liability limitation in the same words the LLMC will end an old debate of its influence in the shipping industry.

**Keywords:** International maritime cargo. Liability limitation. New commercial code.

## RESUMEN

La indústria del transporte marítimo de carga, hai sus próprios problemas de hecho y derecho, principalmente en lo que se refiere a la responsabilidad civil del agente que lo realizó, así como cuál sería la forma más adecuada de reparación del daño, ya que existen los que entienden que existe limitación a esta responsabilidad civil en el ordenamiento jurídico brasileño y otros que defienden lo contrario. El nuevo proyecto de ley de código de comercio trata de resolver este problema adoptando algunas técnicas ya utilizadas en acuerdos internacionales. Asimismo, el problema que se planteó lo presente estudio fué cuales serán los cambios planteados por el código de comercio, que no que refierese al límite de responsabilidad del porteador y cómo se adapta a los convenios internacionales relacionados con la materia, siendolalos objetivos generales, pues hasta el momento no existen muchos materiales bibliográficos sobre el tema. Además, se brindó una investigación exploratoria, ya que como el nuevo código de comercio aún no ha sido aprobado, no existe, por lo tanto, material de investigación robusto. En cuanto a los objetivos específicos, tenemos la siguiente división de temas: El primer tema se refiere a la responsabilidad civil y sus límites. El segundo aborda la legislación internacional sobre el límite de la responsabilidad civil del porteador marítimo, principalmente a las LLMC; Finalmente, em el último tema es abordado lo nuevo código de comercio (PLS 487/2013). A la conclusión de que la adopción de la limitación de responsabilidad en el transporte marítimo de la misma manera que la LLMC dará una nueva dirección a un viejo debate sobre su influencia en la industria del transporte marítimo.

**Palabras clave:** transporte marítimo internacional de carga. Límite de responsabilidad civil. Nuevo código comercial.

## RÉSUMÉ

L'industrie du transport maritime de fret a ses propres problèmes factuels et juridiques, principalement en ce qui concerne la responsabilité civile de l'agent qui était chargé d'effectuer le transport, ainsi que la manière la plus appropriée de réparer le dommage, car il y a ceux qui comprennent qu'est applicable la limitation à cette responsabilité civile dans le système juridique brésilien et d'autres qui défendent le contraire. Le nouveau projet de code de commerce tente de résoudre ce problème en adoptant certaines techniques déjà utilisées dans les accords internationaux. Ainsi, le problème dont est née la présente étude a été le doute sur les changements apportés par le code de commerce en ce qui concerne la limite de responsabilité du transporteur et comment il s'adapte aux conventions internationales relatives au sujet, étant également le objectifs généraux, car jusqu'à présent il n'y a pas beaucoup de matériel bibliographique sur le sujet. De plus, la recherche exploratoire a été adoptée, car comme le nouveau code commercial n'a pas encore été approuvé, il n'y a donc pas de matériel de recherche robuste. En ce qui concerne les objectifs spécifiques, on retrouve le découpage thématique suivant: Le premier thème concerne la responsabilité civile et ses limites. Le second porte sur la législation internationale sur la limite de responsabilité civile du transporteur maritime, principalement la LLMC ; Enfin, le dernier sujet qui traite du nouveau code de commerce (PLS 487/2013). Il est conclu que l'adoption de la limitation de responsabilité dans le transport maritime au même titre que la LLMC posera une nouvelle étape dans le vieux débat de son influence dans l'industrie navale.

**Mots clés:** transport maritime international du charges. Limite de responsabilité civile. Nouveau code de commerce.

## LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

CRFB/88: Constituição da República Federativa do Brasil de 1988.

STJ: Superior Tribunal de Justiça.

*Vs.: versus.*

LLMC: Convenção Internacional sobre a Limitação das Indenizações Relativas às Reclamações Marítimas.

OMI – Organização Marítima Internacional.

CC: Código Civil

ABDM: Associação Brasileira de Direito Marítimo.



## SUMÁRIO

<b>1 - INTRODUÇÃO .....</b>	<b>10</b>
<b>2 - DA RESPONSABILIDADE CIVIL E SEU LIMITE .....</b>	<b>11</b>
<b>2.1 - Temas gerais .....</b>	<b>11</b>
<b>2.2 - Da Responsabilidade Civil do Transportador Marítimo Para o Ordenamento Jurídico Brasileiro.....</b>	<b>13</b>
<b>2.3 - Do Limite da Responsabilidade Civil .....</b>	<b>14</b>
<b>3 - DA LEGISLAÇÃO INTERNACIONAL SOBRE O LIMITE DA RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR.....</b>	<b>18</b>
<b>3.1 - Das Convenções de Bruxelas.....</b>	<b>18</b>
<b>3.2 – Da Convenção Internacional Sobre a Limitação das Indenizações Relativas às Reclamações Marítimas .....</b>	<b>19</b>
<b>4 – DO NOVO CÓDIGO COMERCIAL .....</b>	<b>22</b>
<b>4.1 – Contexto Histórico .....</b>	<b>22</b>
<b>4.2 – Do PLS 487/2013 .....</b>	<b>24</b>
<b>5 – CONCLUSÃO .....</b>	<b>27</b>
<b>6- REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....</b>	<b>30</b>

## 1 INTRODUÇÃO

De acordo com dados do governo federal, até a segunda semana de fevereiro de 2022 as exportações brasileiras tiveram um aumento de 25,5% comparadas com fevereiro de 2021, somando a quantia de US\$10,27 bilhões. Bem como as importações tiveram o aumento de 17,2%, o que totaliza US\$ 8,52 bilhões. Tais dados demonstram que o país pode estar em crescimento alavancado pela exportação.

De fato, esse desenvolvimento advém principalmente do transporte marítimo, como demonstra a pesquisa feita pela Confederação Nacional da Indústria (2018) quase 60% das exportações brasileiras são escoadas por navios, sendo esse o principal transporte internacional escolhido pelas empresas nacionais.

Contudo, como todo modal de transporte, o marítimo possui problemas particulares como perda de carga; avaria que é o dano sofrido pelo navio ou por sua carga; ou então arribada forçada, que é a entrada do navio em porto ou lugar distinto do acordado, em caso de necessidade ou alijamento, que é o arremesso da carga em alto mar para diminuir o peso do navio.

Em tais situações quedam-se problemas jurídicos, principalmente quanto à responsabilidade civil do agente que estava encarregado de fazer o transporte, bem como qual seria a maneira mais adequada de repor o dano, pois há aqueles que entendem que cabe uma limitação a essa responsabilidade e outros que defendem a não existência da limitação por ir contra o ordenamento jurídico nacional.

O projeto de lei do novo código comercial tenta resolver essa discussão com a adoção de algumas técnicas já utilizadas em acordos internacionais. Assim, tem-se que o problema da qual surgiu o presente estudo foi a dúvida sobre quais serão as mudanças trazidas pelo código comercial no que diz respeito ao limite de responsabilidade do transportador e como ela se adequa às convenções internacionais relativas ao tema. Sendo de igual modo os objetivos gerais, pois até o momento não há muitos material bibliográfico sobre o assunto. Outrossim, o propósito do presente estudo é de pesquisa exploratória, pois como o novo código comercial ainda não aprovado, não há portanto, robusto material de pesquisa.

Quanto aos objetivos específicos tem-se a seguinte forma de divisão da presente monografia: O primeiro tópico diz respeito à responsabilidade civil e seus limites. Sendo dividido em três subtópicos: temas gerais; da responsabilidade civil do

transportador marítimo para o ordenamento jurídico brasileiro e por fim do limite da responsabilidade civil.

O segundo tópico aborda sobre a legislação internacional sobre o limite da responsabilidade civil do transportador marítimo, e também está dividido em três subtópicos: das convenções de Bruxelas; Da convenção internacional sobre a limitação das indenizações relativas às reclamações marítimas – LLMC e da não ratificação brasileira. Por fim, o último tópico que trata do novo código comercial, que por sua vez está dividido em contexto histórico e uma breve análise do PLS 487/2013.

## 2 DA RESPONSABILIDADE CIVIL E SEU LIMITE

### 2.1 Temas gerais

A responsabilidade civil é um dos temas mais importantes do direito, sendo matéria de estudo de inúmeros pesquisadores que não ocasionalmente a analisam após o conceito de obrigações.

Nesta monografia faz-se importante o estudo da responsabilidade civil, justamente para podermos entender o fenômeno da limitação de responsabilidade.

Assim, traz-se a lume que **a responsabilidade civil surge do descumprimento de uma obrigação** (TARTUCE,2019), seja ela contratual ou extracontratual.

Na antiguidade, o que regia esse descumprimento de obrigação era lei das XII Tábuas, com a máxima “olho por olho, dente por dente”, ou seja, quem praticou o dano deveria pagar independente de suas intenções. Tal situação mudou apenas quando os romanos perceberam que tais regras geravam inúmeras injustiças.

Já na modernidade, várias codificações começaram a introduzir **a culpa** na análise da responsabilidade, ou seja, a vontade do agente também influenciava na análise de sua responsabilidade. Em especial, tem-se a codificação napoleônica que passo a analisar a responsabilidade civil por três elementos:

Pois bem, pela doutrina clássica francesa e pela tradução do art. 1.382 do Código Napoleônico, os elementos tradicionais da responsabilidade civil são **a conduta do agente** (comissiva ou omissiva), **a culpa** em sentido amplo (englobando o dolo e a culpa stricto sensu), **o nexo de causalidade** e o dano causado. (TARTUCE, 2019, p.450).

Tal evolução histórica desencadeia a teoria da culpa que é a regra do ordenamento jurídico brasileiro (TARTUCE, 2019) na **chamada de responsabilidade**

**civil subjetiva** que deve ser analisada a partir de quatro elementos: Conduta humana, Culpa genérica ou *latu sensu*, nexo de causalidade e dano ou prejuízo. Ela está presente no código civil brasileiro, lei 10.406, de 10 de janeiro de 2002, no *caput* do art. 927 “Aquele que, por ato ilícito (arts. 186<sup>2</sup> e 187<sup>3</sup>), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo.” (BRASIL, 2002, Art. 927).

Outrossim, com o advento da segunda revolução industrial, marcada pela grande produção de escalas globais e o impacto dessas atividades à coletividade (TARTUCE, 2019). Surge na França<sup>4</sup> a **teoria do risco empresarial** cuja o fator “culpa” não possui tanta importância, visto que o empresário assume riscos quando inicia o seu negócio. Esses estudos deram base à chamada **responsabilidade civil objetiva**.

No ordenamento jurídico brasileiro também há referida responsabilidade, nos termos do parágrafo único do art. 927<sup>5</sup> do código civil e no art. 14<sup>6</sup> do código de defesa do consumidor.

Salienta-se que no transporte marítimo também há uma empresa, sendo o armador o empresário que assume os riscos:

A armação, a contrário sensu, importa uma noção dinâmica do exercício da atividade empresarial da navegação. É o ato de armar o navio, ao prover todos os meios para empreender uma expedição marítima. O conceito de armação abrange toda a atividade economicamente organizada pelo armador para o provimento de uma embarcação e sua exploração comercial (OCTAVIANO, 2007, p.243)

Dessa forma, faz-se importante entender qual é a responsabilidade civil relativa às obrigações decorrentes dos fatos jurídicos navais.

---

<sup>2</sup> “Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito” (Brasil, 2002, Art. 186).

<sup>3</sup> “Também comete ato ilícito o titular de um direito que, ao exercê-lo, excede manifestamente os limites impostos pelo seu fim econômico ou social, pela boa-fé ou pelos bons costumes.” (Brasil, 2002, Art. 187).

<sup>4</sup> Dos estudos de Saleilles e Josserand sobre a teoria do risco, surgem, a partir do ano de 1897, as primeiras publicações sobre a responsabilidade civil objetiva. (Tartuce, 2019, p.450)

<sup>5</sup> “Parágrafo único. Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem.” (Brasil, 2002, Art. 927).

<sup>6</sup> Art. 14. O fornecedor de serviços responde, independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos relativos à prestação dos serviços, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua fruição e riscos. (Brasil, 1990, Art.14).

## 2.2 Da responsabilidade civil do transportador marítimo para o ordenamento jurídico brasileiro

Inicialmente cabe ressaltar que no presente trabalho de conclusão de curso será abordado o transporte marítimo internacional de cargas, não cabendo qualquer análise sobre a limitação da responsabilidade civil no que tange ao transporte marítimo de pessoas. Dito isto, conforme demonstra o código civil, o papel do transportador de cargas é conduzi-la até o destino acordado, zelando pelo seu bem estar:

O transportador conduzirá a coisa ao seu destino, tomando todas as cautelas necessárias para mantê-la em bom estado e entregá-la no prazo ajustado ou previsto. (Brasil, 2002, Art, 749).

Isso advém da natureza jurídica do contrato de transporte marítimo de cargas que “[...] consagra, via de regra, na maioria dos ordenamentos jurídicos, um negócio jurídico consensual, bilateral, oneroso, típico, de duração, comutativo e não formal” (MARTINS, 2008, p. 248).

Retomando a responsabilidade civil do transportador no código civil, tem-se o art. 750 que aborda que **o seu limite é equivalente ao valor constante do conhecimento**, começa no momento em que ele, ou seus representantes, recebem a carga; termina quando é entregue ao destinatário, ou depositada em juízo, se aquele não for encontrado (Brasil, 2002).

Esse “conhecimento” que a lei trata se refere, no transporte marítimo é o conhecimento de embarque, ou BL (do inglês *bill of lading*), que é um dos principais documentos desse modal, (CAMPOS, 2019), é nele que estão inserido os acordos; a indicação de quem envia; de quem recebe; o destino; descrição da carga, possuindo assim um caráter tríplice, pois **é recibo** da entrega de mercadorias, **título de crédito**, e **contrato de adesão**.

Outro fato importante trazido pelo art. 750 é de que o transportador deve entregar a mercadoria ao local acordado. Consolidam-se assim uma **obrigação de resultado**<sup>7</sup>, o que ocasiona a **responsabilidade civil objetiva**:

Por outra via, na obrigação de resultado ou de fim, a prestação só é cumprida com a obtenção de um resultado, geralmente oferecido pelo devedor previamente. Aqueles que assumem obrigação de resultado respondem

---

<sup>7</sup> A responsabilidade do transportador é de resultado consoante interpretação do art. 748, do Código Civil, o qual disciplina que até a entrega da coisa, pode o remetente desistir do transporte pedi-la de volta, ou ordenar seja entregue a outro destinatário, pagando, em ambos os casos, os acréscimos de despesa decorrentes da contraordem, mais as perdas e danos que houver. (CAMPOS, 2017, p. 163);

independentemente de culpa (responsabilidade civil objetiva) ou por culpa presumida, conforme já entendiam doutrina e jurisprudência muito antes da entrada em vigor do Código Civil de 2002.

Assumem obrigação de resultado o transportador, o médico cirurgião plástico estético e o dentista estético. (TARTUCE, 2019, p.156).

Faz-se mister ressaltar que no código comercial há entendimento parecido em sua primeira parte, já revogada, vide o art.101<sup>8</sup> que descreve o início e o fim da responsabilidade do transportador.

No mesmo sentido, é consolidado na jurisprudência pátria que por assumir responsabilidade objetiva, o transportador tem culpa presumida nos casos de avaria da carga:

APELAÇÃO CÍVEL. AÇÃO INDENIZATÓRIA. **TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL**. FERTILIZANTE A GRANEL. EXTRAVIO DE PARTE DA MERCADORIA. INSURGÊNCIA DA RÉ. AUSÊNCIA DE CERTIFICADO DE AFERIÇÃO DAS BALANÇAS DE TERRA DO TERMINAL PORTUÁRIO E NECESSIDADE DE UTILIZAÇÃO DO FENÔMENO PROCESSUAL DA PROVA DIVIDIDA. NÃO CONHECIMENTO. INOVAÇÃO RECURSAL. ALEGAÇÃO DE TRANSCURSO DO PRAZO PRESCRICIONAL DO ART. 8º, DO DECRETO-LEI Nº 116/1967. INAPLICABILIDADE DO DECRETO-LEI Nº 116/1967 NAS RELAÇÕES ENTRE IMPORTADOR E TRANSPORTADOR. PRECEDENTES DO STJ. **RESPONSABILIDADE OBJETIVA DO TRANSPORTADOR DE MERCADORIAS. ART. 750, DO CC.** AUSÊNCIA DE PROTESTO DA DIFERENÇA DA MERCADORIA. IRRELEVÂNCIA. INTELECÇÃO DA SÚMULA Nº 109, DO STJ. IMPOSSIBILIDADE DE UTILIZAÇÃO DA PESAGEM PELO MÉTODO DRAFT SURVEY (CALADO). MÉTODO IMPRECISO DE PESAGEM. DIFERENÇA DE PESO DA MERCADORIA EFETIVAMENTE DEMONSTRADA. DEVER DE INDENIZAR CONFIGURADO. SENTENÇA MANTIDA. FIXAÇÃO DE HONORÁRIOS ADVOCATÍCIOS EM GRAU RECURSAL. RECURSO PARCIALMENTE CONHECIDO E, NA PARTE CONHECIDA, DESPROVIDO (BRASIL, Superior Tribunal de Justiça, Recurso Especial nº 1938044 PR 2021/0142455-3. Recorrente: Cargill Internacional SA. Recorrido: Adubos Sudoeste LTDA, Relator: Ministro Marco Buzzi. Relatoria. Brasília, DJ 02/08/2021).

Cabe ressaltar que ainda existe debate quanto à **exclusão da responsabilidade do transportador**. Todavia, não é o tema em análise no presente trabalho de conclusão de curso, visto que partiremos da premissa de que há a responsabilidade, contudo limitada pela vontade das partes.

### 2.3 Do limite da responsabilidade civil

---

<sup>8</sup> Art. 101 - A responsabilidade do condutor ou comissário de transportes começa correr desde o momento em que recebe as fazendas, e só expira depois de efetuada a entrega. (BRASIL, 1850, art. 101).

Como elucida Coelho; Galante (2015) há manifestação de limite da responsabilidade nos povos antigos, como é possível averiguar em Êxodos 21:28<sup>9</sup>. Já no império romano era possível notar o instrumento do *noxae dedidio*, em que o *pater familia* poderia limitar a responsabilidade causada por seu filho ou por escravo, mediante a entrega deste.

**Percebe-se portanto que a ideia de limitação da responsabilidade era “evitar a ruína do proprietário” (COELHO; GALANTE, 2015, posição 14277).**

Para o direito marítimo, tal espécie de limitação foi introduzida no século XIV com o *consolato del mare*, em que os proprietários poderiam limitar sua responsabilidade até o valor da sua quota parte.

Outro marco histórico importante para o tema, nas palavras de Érika Donin Dutra, cinge-se em torno das relações de comércio marítimo inglesas no século XIX (MONTEIRO, 1985, *apud* DUTRA, 2018, p.11). Ocorre que essas limitações eram demasiadas onerosas para os transportadores, devido às cláusulas de negligências<sup>10</sup>.

Tais cláusulas geraram repercussão internacional e tiveram como caso vitrine a defesa do advogado francês M. de Raynal, que em 1987 firmou a não aplicação da responsabilidade civil para o proprietário do navio nos casos de avarias a produtos ocasionadas pelo capitão do navio:

“– O armador pode então, como o comissário de transporte, e mesmo com mais forte razão, estipular a liberação completa da responsabilidade por culpa do capitão e da tripulação, ‘responsabilidade puramente civil e em segundo grau, na presença do qual subsiste a responsabilidade assumida pelo garante direto, o capitão’. Essa doutrina desenvolvida pela primeira vez em 1869, pelo M. advogado geral de Raynal foi, desde então, consagrada por numerosas decisões da Corte de Cassação, e nós podemos dizer que a jurisprudência é hoje definitivamente fixada neste sentido (AGUIAR DIAS, 1947, p. 149/150 *apud* DUTRA, 2018, p. 12).

---

<sup>9</sup> “Se um boi chifrar um homem ou uma mulher, causando-lhe a morte, o boi terá que ser apedrejado até a morte, e a sua carne não poderá ser comida. Mas o dono do boi será absolvido” (COELHO; GALANTE, 2015, posição 14267).

<sup>10</sup> Admitida atualmente sem discussão, a *negligence-clause* granjeou o favor unânime dos contratos de transporte marítimo, dilatando-se, de simples exoneração de responsabilidades pelos erros náuticos do comandante, a isenção completa, capaz de abranger a barataria do capitão e os erros e atos culposos praticados na qualidade de agente comercial do proprietário. Seu efeito é, como se vê, a isenção do proprietário ou armador, fundada nas considerações de que: ‘Quanto maior é a iniciativa do preposto, menor deve ser a responsabilidade do comitente, porque o fato do preposto não pode ser considerado exclusivamente como fato pessoal do comitente’. (AGUIAR DIAS, 1947 *apud* DUTRA, 2018, p. 12/13).

Nota-se que para o direito marítimo a limitação da responsabilidade possui um significado maior, visto que:

Desde que o comércio começou a expandir-se na Idade Média, especialmente a partir das Cruzadas, cresce a percepção de que os riscos dos proprietários de embarcações mercantes são maiores do que os riscos dos comerciantes no transporte terrestre. **Assim, a limitação passa a ter, adicionalmente, o propósito diferenciado de incentivo à atividade da navegação, face ao risco a ela inerente.** (COELHO; GALANTE, 2015, posição 14301 a 14302).

Indo na direção contrária dos países europeus, no Brasil houve uma proibição expressa das cláusulas de limitação, vide o decreto lei 2.681/ 1912 que trata da responsabilidade civil nas estradas de ferro e que era utilizada de forma análoga no transporte marítimo:

A clausula da não garantia das mercadorias, bem como a prévia determinação do máximo de indenização a pagar, nos casos de perda ou avaria, não poderão ser estabelecidas pelas estradas de ferro sinão de modo facultativo e correspondendo a uma diminuição de tarifa. Serão nullas quaesquer outras clausulas diminuindo a responsabilidade das estradas de ferro estabelecida na presente lei. (Brasil, 1912, Art. 12)

Em sentido semelhante, houve a súmula 161 do STF, que informa a não operação de cláusulas de não responsabilização em contratos de transporte. Porém, sabe-se que o tema limitação de responsabilidade é diferente de não responsabilização.

Para Coelho; Galante (2015) numa análise sistemática-normativa o ordenamento jurídico brasileiro tem familiaridade com alguns mecanismos de limitação da responsabilidade do transportador, vide o já citado art. 750 e o 753 do código civil, o derogado art. 494 do código comercial<sup>11</sup>, que contém a mais antiga norma sobre o tema com evidente influência das ordenanças francesas e trata sobre o abandono liberatório, uma espécie de pagamento com o valor do navio.

Mesmo quando o tema é transporte multimodal em geral, há limites da responsabilidade, como é o caso da lei nº 9.611 de 19 de fevereiro de 1998 que legisla:

---

<sup>11</sup> Art. 494 - Todos os proprietários e compartes são solidariamente responsáveis pelas dívidas que o capitão contrair para consertar, habilitar e aprovisionar o navio; sem que esta responsabilidade possa ser ilidida, alegando-se que o capitão excedeu os limites das suas faculdades, ou instruções, se os credores provarem que a quantia pedida foi empregada a benefício do navio (artigo nº. 517). Os mesmos proprietários e compartes são solidariamente responsáveis pelos prejuízos que o capitão causar a terceiro por falta da diligência que é obrigado a empregar para boa guarda, acondicionamento e conservação dos efeitos recebidos a bordo (artigo nº. 519). Esta responsabilidade cessa, fazendo aqueles abandono do navio e fretes vencidos e a vencer na respectiva viagem. Não é permitido o abandono ao proprietário ou comparte que for ao mesmo tempo capitão do navio. (BRASIL, 1850, Art. 494). (derogado pelo decreto 350/1935)



Basicamente, a limitação por perdas ou danos causados às cargas é limitada ao valor declarado no conhecimento de transporte, acrescido do frete e seguro correspondentes. Na ausência de valor declarado, a responsabilidade deve observar o limite de 666,67 Direitos Especiais de Saque (DES) por volume ou unidade, ou de 2,00 DES por quilograma de peso bruto das mercadorias danificadas, avariadas ou extraviadas, prevalecendo a quantia que for maior (COELHO; GALANTE, 2015, posição 14488 a 14493).

Vale ressaltar a existência de acordos internacionais signatários pelo Brasil sobre o tema, como o decreto 1563 de 19 de julho de 1995 que estabelece limitação de responsabilidade entre transportadores multimodais entre os países signatários, isto é Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai; Convenção internacional de Bruxelas de 1924, que será abordada a posteriori. Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, de 1969;

No que tange especificamente a cláusulas de limitação de responsabilidade, o Superior Tribunal de Justiça no Resp.39.082/SP de 20 de março de 1995 no qual **admite a existência da cláusula de limitação de responsabilidade**, nas hipóteses de igualdade econômica entre as partes, respeitando o **princípio da autonomia das partes**:

Recurso especial - demanda ajuizada pela seguradora em face da transportadora, postulando o reembolso da modernização paga a sociedade empresária segurada, em razão de avarias causadas a carga objeto de **transporte marítimo internacional** - sentença de procedência mantida pelo acórdão estadual, considerada nula de pleno direito a cláusula limitativa da obrigação indenizatória. Insurgência da transportadora.

**2. Validade da cláusula limitativa do valor da indenização dívida em razão de avaria da carga objeto de transporte marítimo internacional.**

Nos termos da Jurisprudência firmada no âmbito da Segunda seção, **considera-se válida a cláusula do contrato de transporte marítimo que estipula limite máximo indenizatório em caso de avaria na carga transportada, quando manifesto a igualdade dos sujeitos integrantes da relação jurídica, cuja liberdade contratual revelar-se amplamente assegurada**, não sobressaindo. Portanto, hipótese de incidência do artigo 6º, incise VI. do Código de Defesa do Consumidor. no qual encartado o princípio da reparação integral dos danos da parte hipossuficiente (BRASIL, Superior Tribunal de Justiça, Segunda seção. Recurso Especial nº 39.082/SP. Recorrente: Allianz Ultramar Companhia Brasileira de Seguros. Recorrido: Vencaribe C A, Relator: Ministro Nilson Naves. Relatoria para Acórdão: Ministro Fontes de Alencar. Brasília, julgado em 09.11.1994, DJ 20.03.1995).

Até os dias atuais tal entendimento ainda é aplicável, vide REsp 1076465 SP, mas ainda não há disposição legal sobre o tema, o que pode dificultar, ou mesmo tornar burocrático a adição de tal cláusula num contrato de transporte marítimo feito no Brasil.

Ou seja, há leis e acordos internacionais que o Brasil é signatário que abordam o tema limitação da responsabilidade civil, todavia, sobre o tema cláusula limitativa de responsabilidade existe apenas entendimento jurisprudencial.

### **3 DA LEGISLAÇÃO INTERNACIONAL SOBRE O LIMITE DA RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR**

Devido as características internacionalistas do modal naval, é comum que surgissem diversas codificações sobre o direito marítimo e introdução da tecnologia da limitação da responsabilidade. Ocorre que nos ordenamentos supracitados, geralmente tinha-se como quantidade máxima de indenização o valor do navio ou do frete, tal situação muda em 1862 com o *Merchant shipping act* dos Estados Unidos da América, que o teto indenizatório da responsabilidade:

passou a ser um valor tarifado de £ 8,00 por tonelada de registro da embarcação em caso de danos ao patrimônio e de £ 15,00 na hipótese de danos pessoais, cumulados ou não com danos patrimoniais. (COELHO; GALANTE, 2015, posição 14318 a 14324).

Tal tecnologia também foi adotada no *Merchant shipping act* britânico, e em todos os acordos sobre o tema trazidos a posteriori, como por exemplo a convenção de Bruxelas de 1924, que passaremos a abordar no próximo subtópico.

#### **3.1 Das convenções de Bruxelas.**

Em 1924, na cidade de Bruxelas, foi assinado a convenção internacional sobre a limitação de responsabilidade dos proprietários de navios de alto-mar, que buscava uma espécie de conciliação entre os sistemas internacionais existentes:

Convenção de 1924 sobre limitação procurou conciliar as concepções de responsabilidade pessoal limitada (sistema inglês) e responsabilidade limitada não pessoal (sistemas latino e germânico). (MARTINS, 2008, p.232).

O Brasil foi signatário da convenção, promulgada pelo decreto 350 de 1º de outubro de 1935, estando presente alguns limites de responsabilidade do proprietário do navio, conforme o seu artigo 1º “O proprietário de um navio de mar só é responsável até a concorrência do valor do navio, do frete e dos acessórios do navio” (Brasil, 1935). Porém, caso o proprietário quisesse alegar esse limite de responsabilidade,

deveria seguir os critérios estabelecidos no artigo 3º da mesma convenção<sup>12</sup>, como fazer prova do valor.

Todavia, a convenção de Bruxelas de 1924 foi criticada por países como Inglaterra e EUA, com a alegação de que ela tentava conciliar princípios inconciliáveis (MARTINS, 2008) como por exemplo a reparação pelo valor do navio e reparação por tonelagem.<sup>13</sup>

Por isso, em 1957, na mesma cidade, foi elaborada nova convenção:

A Convenção de Bruxelas de 1957 abandona o sistema de limitação optativo, consagrado na Convenção de 1924 e estatui sistema de responsabilidade limitada de valor ao montante determinado no art. 3º desta Convenção. (MARTINS, 2008, p.262).

Ou seja, passou-se a adotar efetivamente a reparação por tonelagem. Sem embargos, em 1976, a Organização Marítima Internacional elabora novas regras em Londres **para elevar os limites da convenção de Bruxelas.** (MARTINS, 2008).

### **3.2 Da Convenção Internacional sobre a Limitação das Indenizações Relativas às Reclamações Marítimas – LLMC e Da não ratificação brasileira**

Sendo a principal convenção global no que tange à limitação de responsabilidade civil, a LLMC abarcava em 2013 54,55% da tonelagem mundial, sendo aceita por mais de 54 Estados-Partes (CAMPOS, 2017).

A LLMC-76 (*Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims - LLMC-76*) teve linha condutora a resolução de problemas existentes no tratado de Bruxelas de 57, dentre eles os valores depreciados pela inflação; novo tratamento quanto à perda do direito de limitação, que gerou muitos litígios; Encontrar equilíbrio entre compensação financeira a credores vs segurança jurídica e financeira para os proprietários e armadores decorrente das cláusulas de limitação de responsabilidade.

Na obra de Coelho; Galante (2015) é demonstrado que a LLMC respondeu esses problemas as seguintes medidas: manteve limitação atrelada à tonelagem da

---

<sup>12</sup>O proprietário que invocar a limitação da responsabilidade ao valor do navio, do frete e dos acessórios do navio é obrigado a fazer a prova desse valor. A avaliação do navio terá por base o estado do navio nas épocas abaixo determinadas: (BRASIL, 1935, art. 3º).

<sup>13</sup> prevê como regra geral a responsabilidade do proprietário até a concorrência do valor do navio, frete e acessórios do navio, porém abre a alternativa para o proprietário de uma limitação tarifária à base de £ 8,00 por tonelada de arqueação em cinco hipóteses (COELHO; GALANTE, 2015, posição 14341 a 14342).

embarcação; Adotou a unidade monetária do FMI, o direito especial de saque – DES para evitar a corrosão da inflação; O nível das compensações foi calculado para equilibrar os interesses dos transportadores e transportados; As seguradoras tiveram os mesmos níveis de proteção que os segurados;

Chama-se a atenção, que a referida convenção dividiu as reclamações em duas:

- I) as que dizem respeito à perda de vidas ou aos danos pessoais; e
- II) as relativas à propriedade, tais como danos a navios, instalações ou propriedade portuária. (MARTINS, 2008, p.234).

Como o presente trabalho de conclusão de curso abrange apenas o transporte marítimo de coisas, focar-se-á no segundo tipo de reclamação, que estão presentes no artigo 6º que contém critérios objetivos de limitação de responsabilidade em casos que não envolvem transporte marítimo de passageiros.

Importante ressaltar que tal convenção foi protocolada em 1996, no chamado protocolo LLMC-96, que aumentou significativamente a quantidade de indenização nos casos de acidente, com a alteração do art. 6º. Contudo a organização marítima internacional (OMI) só a adotou em 19 de abril de 2012, com algumas alterações.

Retomando ao art. 6º, ele aborda dois tipos de reclamações: as que dizem respeito a morte ou lesão corporal e; as demais reclamações. Em ambas os valores são divididos com base na arqueação do navio que:

É a operação de medição da capacidade interior da navegação, imprescindível à classificação, ao registro e à determinação da tripulação de segurança e etc. (CAMPOS, 2017, p. 127).

Dessa forma, conforme figura 1, pode-se compreender os seguintes critérios objetivos para a limitação de responsabilidade.

Figura 1 – Representação do art. 6º da LLMC



Fonte: O autor<sup>14</sup>

Para exemplificar, um navio com 4,5 mil toneladas está limitado a pagar 2.718.000 (dois milhões, setecentos e dezoito mil) unidades de conta (R\$ 408.659,45)<sup>15</sup> em caso de perda da carga. Do mesmo modo um navio de 35 mil toneladas pagaria 15.855.000 (quinze milhões, oitocentos e cinquenta e cinco mil) unidades de conta (R\$ 2.383.846,815).

Repisa-se que a referida convenção explica no art. 8º que a unidade de conta é aquela definida pelo fundo monetário internacional, o seja, é o Direito Especial de Saque – DES<sup>16</sup>.

Contudo, o Brasil não ratificou a LLMC, que nas palavras de (CAMPOS, 2017) adota política mais protecionista ao dano da carga.

Deixando-os a par do debate, sabe-se que o Brasil é um país exportador e não possui muitos transportadores (MARTINS, 2008). Por isso há estudiosos que opinam pela não adesão do país à LLMC por prejudicaria a indústria nacional:

Alguns entendimentos defendem que o Brasil deve voltar sua política para incentivar a adoção de bandeira brasileira que possibilite atuação de frota mercante significativa no comércio internacional e somente depois de constatada tal situação, deve voltar seus esforços para adesão a LLMC. (CARBONE, 2007, *apud* MARTINS, 2008, p.241).

<sup>14</sup> Imagem elaborada no aplicativo Canva a partir da tradução feita pelo autor da LLMC, disponível em: <https://law.uq.edu.au/files/36518/A9-LLMC-1996-unofficially-consolidated-to-2015.pdf>.

<sup>15</sup> Cálculo feito de acordo com a tabela apresentada pelo FMI, disponível em: [https://www.imf.org/external/np/fin/data/rms\\_five.aspx](https://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_five.aspx). Acessado em 21/05/2022.

<sup>16</sup> O DES o SDR em inglês é um ativo internacional criado pelo FMI em 1969. Ele serve como unidade de conta. Disponível em: <https://www.imf.org/en/About/Factsheets/Sheets/2016/08/01/14/51/Special-Drawing-Right-SDR>. Acessado em 21/05/2022.

Por outro lado, há aqueles que afirmam que o fato do Brasil não ser signatário de tal convenção é fator desestimulante para a frota mercante brasileira.<sup>17</sup>

De todo modo, até a presente data, 30 de maio de 2022, o país sul-americano continua adotando seus próprios critérios para a limitação da responsabilidade civil do transportador.

## 4 DO NOVO CÓDIGO COMERCIAL

### 4.1 Contexto histórico

Sabe-se que a vontade humana é grande motor de mudanças sociais, políticas e econômicas. De fato, como cita (ASCARELLI, 1962 *apud* COELHO, 2012) desde o código de Hamurabi já haviam certos tipos de codificações da atividade mercantil, porém, não eram sistematizados.

Tal mudança ocorre apenas no que se chama civilização comunal, época medieval, sendo o início da divisão dos **períodos históricos do direito comercial**. O primeiro remonta à segunda metade do sec. XII com os artesões e mercadores reunindo-se em corporações de arte e ofício. Surge então conceitos basilares que são utilizados até hoje em certos ordenamentos como os costumes, letra de câmbio, seguro, atividade bancária<sup>18</sup>. Importante salientar que só tinham tais direitos aqueles que participavam das corporações.

Já o segundo período surge no final do século XIV, nos processos de unificação da Inglaterra e da França. Ocorre que ambos países tomariam rumos diferentes de codificação, visto que o primeiro não separava o direito civil de um direito comercial, enquanto que o segundo separou as codificações privadas. O costume de proteção particular aos que participavam de corporações se manteve, todavia nesse período surgiram as sociedades anônimas.

Por fim, o terceiro período, que para (ASCARELLI, 1962 *apud* COELHO, 2012) inicia-se com a codificação napoleônica, e partir-se-á dela para entender a codificação comercial brasileira.

---

<sup>17</sup> (COSTA, 2007 *apud* MARTINS, 2008, p.241)

<sup>18</sup> (COELHO, 2012)

Na codificação mercantil napoleônica<sup>19</sup> de 1808, teve-se a separação das atividades econômicas em cíveis e comerciais, pois baseou-se na **teoria dos atos de comércio** que são para (COELHO,2012) de forma resumida, um conjunto de atos essencialmente comerciais que não possuem ligações entre si, mas facilitam uma troca, como por exemplo compra e venda, operações bancárias, empresa de seguros.

Faz-se mister dizer que nesse período histórico do direito comercial, houve um importante avanço isonômico, pois tais direitos protegem qualquer um que empreenda, diferente do passado.

O código mercantil napoleônico é a principal influência para as legislações românicas (COELHO, 2012), contudo não é a única, tendo em vista o código civil italiano de 1942<sup>20</sup>. Nele existe um regime geral para o exercício das atividades econômicas, excluindo algumas específicas.

Seu contexto ocorre com o entendimento doutrinário da época que era contra a bipartição da disciplina privada, tendo como marco inicial a defesa de Vivante na sua primeira aula na universidade de Bologna (COELHO, 2012).

O professor utilizou cinco argumentos principais: a primeira diz respeito à sujeição que os consumidores estavam em relação aos comerciantes; No segundo afirma que a autonomia do direito comercial do direito cível gera litígios evitáveis, como competência, ritos processuais e prazos; No terceiro falou-se da insegurança jurídica, pois um cidadão que estivesse exercendo um ato cível poderia ser surpreendido por uma falência; No quarto argumento para o fim da separação do direito privado, ele diz que sobre as dificuldades de se entender o mesmo fenômeno com dois códigos podendo normatizá-lo; E por fim ele afirma que a existência de tal autonomia poderia fazer o estudioso do direito comercial perder a noção do direito das obrigações<sup>21</sup>.

Dessa forma, o código civil italiano de 1942 adota a **teoria da empresa**, que uniu o direito privado. Nesse novo prisma, não se analisaria os atos de comércio isolados e sim a medida da importância econômica da empresa (COELHO, 2012). Entende-se empresa uma atividade econômica organizada para a produção e circulação de bens e serviços.

---

<sup>19</sup> *code de commerce*

<sup>20</sup> *Codice civile*

<sup>21</sup> (VIVANT, 1922 *apud* COELHO, 2012)

**No Brasil, o direito comercial inicia-se pelo mar**, após fuga da família real de Portugal, devido a invasão das tropas napoleônicas, e a sua chegada no país sulamericano. Esse evento influenciou a abertura dos portos brasileiros para as nações amigas em 1808<sup>22</sup>. Felizmente tal fato histórico ocasionou um *boom* econômico que pressionou as autoridades à criação de um código definitivo (COELHO, 2012).

Como o código comercial francês era referência internacional em modernidade e tecnologia, teve grande influência para o código comercial brasileiro, que foi aprovado somente em 1850 por Dom Pedro II.

Dessa forma, urge-se salientar que **o primeiro código comercial brasileiro adotava a teoria dos atos de comércio**. Ocorre que em durante os anos de 1910 pra frente, inúmeros doutrinadores brasileiros já estudavam a teoria italiana para a codificação nacional, visto que pretendia-se unificar o direito privado. Como demonstra o professor Fábio Ulhoa (COELHO, 2012) tem-se a tentativa de Herculano Marcos Inglês de Sousa de unificação do código comercial em 1912; O projeto do código das obrigações de Orozimbo Nonato, Philadelpho Azevedo e Hahnemann Guimarães o anteprojeto de código das obrigações, em 1941; Em 1961, no código encomendado a Caio Mário da Silva Pereira.

Todavia a real incorporação do sistema italiano veio com dois momentos, o primeiro em 1950 com o projeto de Florêncio de Abreu (Borges, 1959 *apud* COELHO, 2012), bem como com o atual código civil, elaborado por Miguel Reale, que entrou em vigor em 2002, revogando a primeira parte do código comercial<sup>23</sup>.

#### **4.2 Do PLS 487/2013**

Como abordado alhures, o código comercial brasileiro foi criado em um período histórico diferente, antes das revoluções industriais, globalização, capitalismo de mercado, revolução tecnológica e comunicacional. Dessa forma, é de se esperar que vários mecanismos estão defasados, necessitando de modernização.

Com efeito, a câmara dos deputados elaborou o PL 1.572/2011 de autoria do deputado federal Vincente Cândido. Como explica Nelson Cavalcante e Silva Filho

---

<sup>22</sup> por meio da carta régia

<sup>23</sup> Revogam-se a Lei n ° 3.071, de 1 ° de janeiro de 1916 - Código Civil e a Parte Primeira do Código Comercial, Lei n ° 556, de 25 de junho de 1850. (Brasil, 2002, Art. 2.045);



(2015)<sup>24</sup>. Ocorre que ao mesmo tempo o senado federal também estava elaborando tal código por meio do PLS 487/ 2013 de autoria do senador Renan Calheiro, no qual tomou como base o PL supracitado e uniu com propostas de emenda aprovadas pelas comissões de juristas.

Em seu livro “Novas Reflexões Sobre o Projeto de Código Comercial”, o ilustríssimo professor Flavio Ulhoa Coelho (2015) explica quais foram os principais eixos adotados pela comissão jurídica<sup>25</sup> para a elaboração do novo código. São eles a **ampliação da segurança jurídica**, por meio de princípios e regras do direito comercial; **Modernização da legislação empresarial**, com a adoção de instrumentos de gestão compatível com a realidade do mercado atual, como documentações eletrônicas; **Fortalecimento das normas consuetudinárias de autorregulação**, respeitando a tradição do direito comercial de resolução de conflitos por autotutela baseada em costumes; **Simplificação e desburocratização da vida empresarial**, superando burocracias anacrônicas; **Melhoria do ambiente de negócios no Brasil:**

Por meio de alterações legislativas que visam incorporar leis-modelos da UNCITRAL (documento eletrônico e falência transnacional), aproximação com convenções internacionais de que somos signatários (compra e venda mercantil) e adoção de institutos com os quais os investidores estrangeiros estão familiarizados (sociedade limitada unipessoal; exame prévio de testemunhas; superação de impasse; contratualidade dos procedimentos judiciais, agilidade na responsabilização judicial de administradores e etc.) (COELHO, 2015, posição 888)

O novo código é dividido em parte geral, especial e complementar que se subdividem em subtópicos:

A Parte Geral está dividida em quatro livros: das normas do direito comercial; da pessoa do empresário; dos bens e da atividade do empresário. A parte especial compreende cinco livros: das sociedades; das obrigações, contratos e títulos de crédito; do agronegócio; do direito comercial marítimo; e do processo empresarial. A parte complementar abriga as disposições finais e transitórias. (COELHO, 2015, posição 905).

No que tange ao direito marítimo, o professor Dr. Flávio Ulhoa convidou a Associação Brasileira de Direito Marítimo para elaborar as propostas de emendas do

---

<sup>24</sup> No livro do professor Flávio Ulhoa Coelho.

<sup>25</sup>Doutores Alfredo de Assis Gonçalves Neto, Arnaldo Wald, Bruno Dantas, Cleantho de Moura Eizzo Neto, Clóvis Cunha da Gama Malcher Filho, Daniel Betão de Rossiter Correia, Eduardo Montenegro Serur, Fábio Ulhoa Coelho, Felipe Lückmann Fabro, Jairo Saddi, Marcelo Guedes Nunes, Márcio Souza Guimarães, Newton de Lucca, Osmar Brina Corrêa Lima, Paulo de Moraes Penalva Santos, Ricardo Lupion Garcia, Tiago Asfor Rocha Lima, Uinie Caminha. (COELHO, 2015, posição 862)

novo projeto do novo limite da responsabilidade civil do transportador para abordar o tema.

Muito se debate no país sobre os benefícios e malefícios para a normatização do tema, a principal controvérsia cinge-se em torno do Brasil ser um país de transportados e não de transportadores, o que torna necessário a proteção de nossas indústrias em detrimento dos interesses internacionais dos transportadores, já que o Brasil não possui tradição de ter empresas transportadoras.

Há dois entendimentos sobre isso, o primeiro diz que devido ao fato do Brasil não ter leis que incentivem a existência de empresas transportadoras, faz que o mercado não busque investir nessa área. A segunda aborda exatamente o contrário, afirmando que o Brasil não possui tais leis justamente por não haver interesse nacional em adentrar nessa indústria.<sup>26</sup>

Para aqueles defensores da primeira tese, tem-se o atual presidente da ABDM, Luís Felipe Galante (2015) que em seu artigo no livro do professor Fábio Ulhoa Coelho dá vários exemplos históricos da transformação que a limitação da responsabilidade teve para o incentivo à indústria naval. Mas também afirma que tal arcabouço jurídico trará bastante incentivos para o futuro da indústria naval brasileira:

E, neste seu papel de agente transformador da realidade, um novo Código Comercial deve voltar-se a estabelecer disciplinas jurídicas que sejam transformadoras nas décadas por vir. Aquilatar-se a conveniência ou não da limitação no caso brasileiro com olhos postos nos dados econômicos do passado, constitui retrógrado erro de enfoque, especialmente agora, diante da iminência de aprovação de nova legislação comercial para o setor. (COELHO; GALANTE, 2015, posição 14822 a 14826).

A título de exemplo da segunda corrente, tem o professor Paulo Henrique Cremonese (2015) que cita o exemplo do desenvolvimento da indústria naval inglesa para demonstrar que são outras medidas que fazem o desenvolvimento dessa indústria:

Séculos atrás, a Inglaterra investiu na sua indústria marítima e, depois, para a defesa dos seus próprios interesses, adotou regras limitadoras das responsabilidades dos seus armadores. A Inglaterra não inverteu o curso natural das coisas. Primeiro, a criação de uma indústria poderosa; depois, a instituição de regras favoráveis aos seus interesses (sendo que, convém desde logo explicitar, mesmo lá, existe dose elevada de calibragem na limitação, a fim de graves injustiças aos donos das cargas e seus seguradores, como será demonstrando mais adiante, não serem perpetradas). Se o Brasil quiser desenvolver sua indústria naval, o caminho para o sucesso deverá ser outro: pesados investimentos no setor, abertura

---

<sup>26</sup> Cremonese (2013);

de linhas de crédito (devidamente monitoradas) e leis fiscais mais favoráveis aos armadores, ao menos na fase inicial. (CREMONEZE, 2013)

Outro tópico em discussão diz respeito à responsabilização integral do dano, pois para doutrinadores como Coelho; Galante (2015) a adição das cláusulas de limite de responsabilidade são sim uma espécie de reparação integral:

A limitação de responsabilidade, onde quer que ocorra, consiste, exatamente, numa derrogação deliberada da reparação integral do dano por razões de interesse público, de política legislativa. Vem a ser precisamente, pois, a redução na expectativa de justiça individual em troca de um ganho social. (COELHO; GALANTE, 2015, posição 14595 a 14600).

Discordando desse aspecto, Cremonese afirma que a reparação integral é direito constitucional presente no inciso V do art. 5º, que deve ser interpretado com o inciso X do mesmo artigo:

Por isso, nenhuma regra, mesmo convenção internacional, pode desprestigiar o conceito legal de reparação ampla e integral, pois não se trata de apenas de um direito de índole civil, mas garantia constitucional, portanto, algo com inegável primazia. E se não pode uma convenção contratual, também não pode, com mais razão, a norma contratual (sobretudo porque o contrato de transporte marítimo é um contrato de adesão e cheio de disposições abusivas) e não pode por meio de regra legal, como pretende, por exemplo, a emenda 56 ao Projeto de Lei que trata do novo Código Comercial. (CREMONEZE, 2013)

De qualquer forma, o limite da responsabilidade civil está introduzido na PLS 487/2013 nos artigos 888 a 898, tendo a partir do art. 864 a normatização quanto à limitação no transporte de mercadorias.

II – com relação às demais reclamações: a) para embarcações com arqueação bruta até 2.000 toneladas: 1.510.000 DES - Direitos Especiais de Saque; b) para embarcações cuja arqueação bruta exceda 2.000 toneladas: 1. de 2.001 a 30.000 toneladas, 604 DES - Direitos Especiais de Saque, por tonelada; 2. de 30.001 a 70.000 toneladas, 453 DES - Direitos Especiais de Saque, por tonelada; 3. para cada tonelada que exceda 70.000, 302 DES - Direitos Especiais de Saque. (BRASIL, 2013, inciso II do Art. 892)

Chama a atenção, que o art. 892 possui exatamente os mesmos valores do art. 6º da LLMC, utilizando inclusive o Direito Especial de Saque – DES, vide parte do texto original:

*(b) in respect of any other claims (i) 1 million Units of Account for a ship with a tonnage not exceeding 2,000 tons, (ii) for a ship with a tonnage in excess thereof the following amount in addition to that mentioned in (i): for each ton from 2,001 to 30,000 tons, 604 Units of Account; For each ton from 30,001 to 70,000 tons, 453 Units of Account; and for each ton in excess of 70,000 tons, 302 Units of Account. (OMI, 2012)*

Destarte percebe-se que apesar do Brasil não ser signatário da referida convenção, caso o novo código seja aprovado sem alterações no que tange ao direito marítimo, será uma mudança de paradigma na legislação brasileira.

## **5 CONCLUSÃO**

Historicamente o tema responsabilidade civil foi interpretado de diferentes forma e ganhando novos entendimentos como a responsabilidade civil subjetiva, influenciada pelo direito romano e a responsabilidade civil objetiva, advinda da teoria do risco empresarial do direito francês.

No Brasil, a responsabilidade civil é tratada nos art. 927 e também em leis especiais como o código de defesa do consumidor. Sabe-se que não há margem para exclusão da responsabilidade civil por meios contratuais, contudo existem alguns exemplos de sua limitação, como o já citado art. 750 e o 753 do código civil, o derogado art. 494 do código comercial. Todavia para o direito marítimo não há lei que o regule, apenas a jurisprudência pátria, vide Resp.39.082/SP de 20 de março de 1995.

No âmbito internacional a limitação da responsabilidade existe desde os povos antigos, com o objetivo evitar a ruína do proprietário, contudo no direito marítimo percebeu-se que o empresário, na figura do armador, tem muito mais a perder do que aqueles que investiam no transporte terrestre, por isso a limitação da responsabilidade passou a ser uma forma de incentivo à indústria naval.

Repisa-se que diferentes tipos de ordenamento jurídico adotaram diferentes formas de compensar as perdas, alguns adotando o valor do navio e outros adotando a tonelagem. Tal diferença tentou ser sanada pela convenção de Bruxelas de 1924, ratificada pelo Brasil, mas pouco aderida internacionalmente por não conseguir unir essas diferentes formas de limitação de responsabilidade.

Nota-se que apesar de existirem inúmeros litígios sobre a validade ou não das cláusulas de limite de responsabilidade, o Brasil é signatário de uma convenção que permitia isso, embora pouco adotada, ela está em nosso ordenamento jurídico, sendo convergente com a supracitada decisão do STJ.

Retomando ao cenário internacional, apenas em 1957 que as nações acordaram em ter a tonelagem do navio como medida para limite de indenização, havendo mais mudanças em 1976 com a LLMC que além de adotar a tonelagem, acostou o DES como moeda a fim de combater a corrosão ocasionada pela inflação.

Tal acordo recebeu mudanças em 2012, apenas atualizando os valores e sendo aceitos pela OMI.

Sem embargos, as codificações comerciais no ocidente se dividiram em dois grupos, o primeiro é formado por aquelas que adotaram a teoria dos atos de comércio, ou seja, adotaram um conjunto de atos essencialmente comerciais que não possuem ligações entre si, mas facilitam uma troca e dividiram o direito privado em cível e comercial. Já o segundo são aquelas que adotaram a teoria da empresa, conforme o sistema italiano que não analisava os atos de comércio isolados e sim a medida da importância econômica das empresas.

No Brasil o direito comercial iniciou-se com a vinda da família real portuguesa em 1808. Contudo a primeira e única codificação comercial foi aprovada em 1850, adotando a teoria dos atos de comércio, conforme a codificação francesa.

Após várias tentativas de modernizar o código, apenas com as mudanças ocorridas em 1950 e 2002 que o código comercial passou a adotar a teoria da empresa, unificando o direito privado brasileiro.

Sabe-se que desde a criação do código comercial aos dias atuais o mundo se transformou, sendo necessário a criação de novo código atualizado e tecnológico para acompanhar essa mudança do mercado. Com base nisso, o legislativo se moveu através da PL 1.572/2011 e PLS 487/2013 donde Flávio Ulhoa Coelho e outros da comissão jurídica tiveram como eixos adotados para a elaboração do novo código a ampliação da segurança jurídica; A modernização da legislação empresarial; O fortalecimento das normas consuetudinárias de autorregulação; A simplificação e desburocratização da vida empresarial; E a melhoria do ambiente de negócios no Brasil.

Tais eixos são averiguáveis no que tange ao direito marítimo, tendo em vista que a ABDM, que foi chamada para elaborar sua parte técnica, adotou técnicas legislativas comuns no mercado internacional, como por exemplo a adoção da LLMC para a definição das cláusulas de limitação da responsabilidade do transportador.

Olhando do prisma dos eixos citados alhures, a adoção de técnicas presentes na LLMC traz segurança jurídica, tendo em vista que não há lei específica sobre o tema, apenas um tratado que já foi superado e uma decisão jurisprudencial; Moderniza o código, por ser tema atual e incentivar a indústria marítima brasileira e por fim melhora o ambiente de negócios, tendo em vista que um investidor

internacional que veja a codificação brasileira, saberá que o país está de acordo com normas que regem esse mercado, não tendo surpresas.

Na visão deste autor, a adoção das cláusulas de limitação da responsabilidade civil no transporte marítimo de maneira igual à LLMC irá pôr um novo marco a esse debate antigo. Além de garantir também que haja sanções para o transportador, tendo em vista que na seara marítima os danos podem chegar na casa dos milhões, tendo em vista que trata-se de negócio coletivo. Limitar o dano coloca valores palpáveis para os responsáveis.

Contudo, se faz necessária a análise da indústria de transporte marítimo de países semelhantes ao Brasil que adotaram a LLMC para tentar induzir de que maneira o país sul-americano irá ser afetado por tal medida. Esse tema poderá ser abordado em tese de pós-graduação ou mestrado, tendo em vista que trata-se de direito comparado com outras legislações espaciais. De todo modo, antes do presente trabalho o autor não encontrou artigos abordando a influência da LLMC nos projetos de código comercial, sendo essa a sua importância para o meio científico.

Outrossim, até o presente momento tanto a PL 1.572/2011 e PLS 487/2013 não foram aprovadas, sendo possível a retirada dos artigos mencionados nessa monografia, o que não diminuirá sua importância tendo em vista que saber-se-á os conflitos existentes para a manutenção ou a retirada do artigo 864 da PLS 487/2013.

## 6 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BALANÇA PRELIMINAR PARCIAL DO MÊS: mês de junho de 2022. **Gov.br**. 20/06/2022. Disponível em:  
<[https://balanca.economia.gov.br/balanca/pg\\_principal\\_bc/principais\\_resultados.html](https://balanca.economia.gov.br/balanca/pg_principal_bc/principais_resultados.html)  
> Acessado em 20/06/2022.

BRASIL, Superior Tribunal de Justiça, Segunda seção. Recurso Especial nº 39.082/SP. **Diário de Justiça Eletrônico**. Relator: Ministro Nilson Neves Brasília, 20 de março de 1995. Disponível em:  
[https://processo.stj.jus.br/SCON/GetInteiroTeorDoAcordao?num\\_registro=199300265598&dt\\_publicacao=20/03/1995;](https://processo.stj.jus.br/SCON/GetInteiroTeorDoAcordao?num_registro=199300265598&dt_publicacao=20/03/1995;)

BRASIL, Superior Tribunal de Justiça, Recurso Especial nº 1076465 SP. **Diário de Justiça Eletrônico**. Relator: Ministro Marco Buzzi. Brasília, 25 de novembro de 2013. Disponível em: [https://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/24809444/recurso-especial-resp-1076465-sp-2008-0160567-4-stj;](https://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/24809444/recurso-especial-resp-1076465-sp-2008-0160567-4-stj)

BRASIL, Superior Tribunal de Justiça, Recurso Especial n 1938044 PR 2021/0142455-3. **Diário de Justiça Eletrônico**. Relator: Ministro Marco Buzzi. Brasília, 02 de agosto de 2021. Disponível em: <https://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/1256267210/recurso-especial-resp1938044-pr-2021-0142455-3/decisao-monocratica-1256267474>

BRASIL. Decreto Lei nº 2.681 de 7 de dezembro de 1912. Regula a responsabilidade civil das estradas de ferro. **Diário oficial da União**, Rio de Janeiro, RJ, Seção 1 - 11/12/1912, p.16591;

BRASIL. Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Institui o Código Civil. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, ano 139, n. 8, p. 1-74, 11 jan. 2002.

BRASIL. Decreto nº 350, de 1º de outubro de 1935. Promulga a Convenção Internacional, para a unificação de certas regras relativas á limitação da responsabilidade dos proprietarios de embarcações maritimas e respectivo Protocollo de Assignatura, firmados entre o Brasil e varios paizes. em Bruxellas, a 25 de agosto de 1924, por ocasião da Conferencia Internacional de Direito Maritimo, reunida na mesma capital. Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Rio de Janeiro, RJ.

CAMPOS, Ingrid Zanella Andrade. **Curso de Direito Marítimo Sistematizado**: direito material e processual com esquemas didáticos. Curitiba: Juruá, 2017.

COELHO, Fabio Ulhoa. **Curso de Direito Comercial**. Volume 1. 16ª edição. São Paulo: Saraiva, 2012.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DAS INDÚSTRIAS. **Desafios das exportações brasileiras**. Brasília, 2018. Disponível em: <[https://static.portaldaindustria.com.br/media/filer\\_public/13/5d/135dc5de-8a9c-43e7-85dd-747f51355ef6/fgv-eaesp-cni-2018-desafios-a-competitividade-das-exportacoes-brasileiras.pdf](https://static.portaldaindustria.com.br/media/filer_public/13/5d/135dc5de-8a9c-43e7-85dd-747f51355ef6/fgv-eaesp-cni-2018-desafios-a-competitividade-das-exportacoes-brasileiras.pdf)> Acessado em 21/06/2022.

DUTRA, É. **Cláusula de limitação de responsabilidade civil nos contratos empresariais: extensão e limites**. Tese de pós – graduação em direito da Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 2018.

GONÇALVES, Carlos Roberto. **Direito Civil Brasileiro**: Responsabilidade civil. 16ª edição. São Paulo: Editora Saraiva, 2021.

MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo**. Volume 1. 3ª edição. Barueri: Manole, 2008.

MARTINS, Eliane Maria Octaviano. **Curso de direito marítimo**, volume II. Barueri: Editora Manole, 2008.

SDRS PER. CURRENCY UNIT PER SDR LAST FIVE DAYS. **International Monetary fund**. Washington. 21 de Maio de 2022. Disponível em: <[https://www.imf.org/external/np/fin/data/rms\\_five.aspx](https://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_five.aspx)>. Acesso em: 21/05/2022.

SPECIAL DRAWING RIGHTS. **International Monetary fund**. Washington. 05 de Agosto de 2021. Disponível em: <<https://www.imf.org/en/About/Factsheets/Sheets/2016/08/01/14/51/SpecialDrawing-Right-SDR>>. Acesso em: 21/05/2022.

TARTUCE, Flávio. **Direito Civil**: Direito das Obrigações e Responsabilidade Civil. 14ª edição. Rio de Janeiro: Editora Forense, 2019.

THE LIMITATION CONVENTION 1976, AS AMENDED BY THE 1996 PROTOCOL. **The University of Queensland**. Disponível em: <https://law.uq.edu.au/files/36518/A9-LLMC-1996-unofficially-consolidated-to-2015.pdf> Acesso em: 21/05/2022.

GALANTE, Luís Felipe. A Limitação de Responsabilidade no Direito Marítimo e o Projeto de Lei do Senado 487 de 2013. *In* COELHO, Fabio Ulhoa *et al.* (org). **Novas Reflexões Sobre o Projeto de Código Comercial**. (Locais do Kindle 14234-14236). São Paulo: Saraiva. Edição do Kindle. 2015.