



Escola da Magistratura do Estado do Rio de Janeiro

Responsabilidade Civil do Transportador Marítimo

Leonardo Rodrigues

Rio de Janeiro  
2012

LEONARDO RODRIGUES

Responsabilidade Civil do Transportador Marítimo

Artigo Científico apresentado como exigência de  
Conclusão de Curso de Pós-Graduação *Latu Sensu*  
da Escola da Magistratura do Estado do Rio de  
Janeiro.

Professores Orientadores:

Prof<sup>a</sup>. Mônica Areal

Prof<sup>a</sup>. Néli Luiza C. Fetzner

Prof. Nelson C. Tavares Junior

Rio de Janeiro  
2012

## **A RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR MARÍTIMO COMERCIAL**

Leonardo Rodrigues

Advogado  
Juiz Leigo no Estado do RJ  
Pós-Graduando pela EMERJ

**Resumo:** O transporte marítimo, desde a época antiga, medieval, até a moderna, sempre foi o mais importante meio de difusão da cultura e do comércio mundial. A evolução das sociedades modernas, atingidas pelos fenômenos da internacionalização e da globalização, da azo ao maior dinamismo na realização das relações jurídicas, e sabendo-se que cada país tem autonomia para estabelecer suas normas de transporte, é indispensável um estudo apto a apontar e evitar conflitos inerentes a este sistema de transporte. A essência do trabalho é abordar a responsabilidade civil do transportador marítimo.

**Palavras-chave:** Transporte. Marítimo. Responsabilidade Civil do Transportador.

**Sumário:** Introdução. 1. Breve conceituação dos tipos de transporte. 2. O contrato de transporte. 3. A responsabilidade civil do transportador. Conclusão. Referências.

### **INTRODUÇÃO**

O trabalho ora proposto enfoca a temática da responsabilidade civil do transportador marítimo no Brasil. Para tal, estabelece como premissa a reflexão sobre a importância do transporte marítimo, sobretudo como principal difusor, desde a idade antiga, da cultura e da economia. Diante desse panorama, o transporte marítimo brasileiro aponta especificidades, sendo indispensável analisar o tratamento nacional dado a definir a responsabilidade civil atribuída ao transportador.

Busca-se despertar a atenção para a dificuldade criada pela falta de uma legislação uniforme e específica sobre o tema, em especial que atenda aos interesses do transportador em face das necessidades dos transportados, sejam pessoas ou bens.

Objetiva-se trazer à tona a discussão sobre a responsabilidade civil do transportador, apontando tanto o regime de responsabilidade do transportador quanto a discussão sobre eventual limitação da indenização.

A metodologia será pautada pelo método qualitativo, em especial através de pesquisa bibliográfica, legislativa e periódicos relacionados ao tema específico, para que seja possível uma análise sistemática, e para tanto o trabalho será dividido em três capítulos, sendo que o primeiro será apresentado uma breve definição do que vem a ser o transporte, bem como a importância do transporte comercial marítimo e sua evolução histórica desde à idade antiga até o tempos hodiernos onde mais de setenta por cento de todo o comércio mundial é realizado através do transporte marítimo.

No segundo capítulo abordar-se-á especificamente o contrato de transporte marítimo, sua classificação e natureza jurídica. Este capítulo se subdividirá em quatro outros subcapítulos, que indicarão, respectivamente, as características do contrato de transporte, os sujeitos, o objeto e o frete, as obrigações das partes e a forma de resolução deste contrato.

Por fim, será abordado no terceiro e último capítulo o tema central deste trabalho, qual seja, a responsabilidade civil do transportador marítimo, com o fito de se analisar tal assunto sob o regime de responsabilidade do transportador proposto pela legislação nacional, bem como possibilidade de limitação do valor indenizatório.

## 1. BREVE CONCEITUAÇÃO DOS TIPOS DE TRANSPORTE

O transporte pode ser subdividido em algumas categorias, sendo: terrestre, ou aquático, ou aéreo, ou espacial, ou o realizado por meio de dutos. O transporte terrestre, por óbvio, é o realizado através de veículo automotor ou ferroviário; o aquático, por embarcações flutuantes ou submersas; o aéreo é realizado em aeronaves, que podem ser civis, mercantis ou governamentais; o transporte espacial, como por exemplo, o sinal de internet *wireless* é realizado por ondas; e o transporte por dutos, tanto os realizados no solo quanto no subsolo, como o de gás natural, ou petróleo, que muitas das vezes são inclusive adaptados por bóias para flutuarem dentro dos rios, lagos ou oceanos.

### 1.1. ACEPÇÕES DO TERMO TRANSPORTE

Apesar de inequívoco, o vocábulo transporte admite ser analisado por diversos prismas, cada qual com seu distinto significado, segundo o aborde através de uma visão técnica, econômica ou jurídica.<sup>1</sup>

Das três acepções acima apresentadas, define-se que de forma técnica, o vocábulo considera que o transporte é a real transposição de um determinado corpo no espaço, isto é, de um lugar para outro - eminentemente objetiva, esta acepção somente considera o *desplazamiento* físico do corpo. Pela acepção econômica, tem-se que transporte é a ferramenta que induz o processo de circulação de bens e serviços, estando inserido no comércio porque sempre que se demanda a distribuição da mercadoria há genuinamente uma atividade que agrega valor ao bem transportado.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> CALLEJA. M. *Derecho Del Transporte*. Buenos Aires, Ad-Hoc, 2010, p. 39-45.

<sup>2</sup> *Ibidem*

Mediante à análise do termo por sua acepção jurídica, tem-se que transporte deve ser analisado sob o prisma contratual, ou seja, é fonte do direito das obrigações, uma vez que gera um vínculo jurídico entre as partes, não obstante, em uma única hipótese o contrato não irá se afigurar como um contrato, o que ocorrerá apenas quando o transportado for a própria pessoa que se transporta, ou quando ela transporta seus próprios bens, justamente porque é indispensável à existência dos contratos o elemento bilateralidade.

## **1.2. O TRANSPORTE COMERCIAL MARÍTIMO**

Dentre as modalidades de transporte, o comercial marítimo além de ser o mais antigo, ocupa, na atualidade, o posto de maior difusor de mercadorias no mundo. Segundo Marcos Damásio, diretor da *Just in Time Logistics*, aproximadamente noventa por cento do mercado global de transportes de carga é realizado pela navegação marítima.<sup>3</sup> Esse alto percentual resulta da capacidade de carga dos navios que sofreu um gigantesco avanço após o término da Primeira Grande Guerra.

## **1.3. BREVE DIGRESSÃO HISTÓRICO-EVOLUTIVA DO TRANSPORTE COMERCIAL MARÍTIMO**

O que se pretende neste capítulo não é um aprofundamento na história do transporte marítimo, mas considerando que os Romanos diziam que por ser o direito um fenômeno social, também é um fenômeno jurídico que não pode ser conhecido e aprendido se não a luz

---

<sup>3</sup> DAMÁSIO, Marcos. *Importância da aplicação de leis no transporte marítimo*. Disponível em: <<http://www.revistaagua.com.br/gestao-saneamento/11/artigo210263-1.asp>> Acesso em: 13/jan/2012.

da análise do passado de onde proveio, com o conhecimento das formas de seu processo evolutivo, faz-se indispensável um breve intróito sob os aspectos mais importantes da história da navegação marítima.<sup>4</sup>

A navegação na idade antiga era conhecida dos povos Egípcios, Cretenses, Caldeos, Assírios, Babilônios, Fenícios, etc. Sendo que o próprio Código de Hammurabi, cuja origem é de 2100 A.C. já trazia disposições sobre a construção de navios, e até mesmo da própria responsabilidade civil do transportador<sup>5</sup>. Apesar do povo Fenício, conhecidos por sua navegação de excelência - tendo exercido notória influencia na navegação comercial dentro do Mar Mediterrâneo -, em matéria de legislação marítima, não deixaram qualquer legado<sup>6</sup>.

Ainda na idade antiga, os Gregos também merecem destaque, pois para seu tempo desenvolveram barcos de “excelência”, e conduzidos por sua potencia naval, se utilizaram da atividade militar marítima para expandir sua colonização pelas costas do Mar Mediterrâneo<sup>7</sup>, sendo que ao contrário dos Fenícios, editaram uma legislação marítima, a *Lex Rodhia de Jactu*, em 475 A.C, na Ilha de Rodas, no Egeu, que posteriormente foi reproduzida por Justiniano na legislação romana<sup>8</sup>.

Avançando até a alta idade média, o fim do Império Romano do Ocidente no século V foi determinante para a interrupção quase que total da produção legislativa, e como a normatização do direito civil terrestre já estava devidamente positivada no *Corpus Iuris Civilis*, o Direito Marítimo passou a ser consuetudinário, como por exemplo o “Estatuto das Cidades Marítimas do Mediterrâneo”, que deu azo a normas dotadas de um caráter eminentemente associativo, não havendo que se falar em retrocesso quanto à aplicação das legislações marítimas, ao passo que ao tempo das cruzadas se pregava: "os bons usos do mar".

---

<sup>4</sup> RICOBBONO, Salvatore. *Lineamenti della storia delle fonte de diritto romano*, Italia: Milano, 1949, p. 47.

<sup>5</sup> BASALDUA, Luiz C. Romedo. *Derecho Marítimo*. Argentina: Cordoba, 2.ed, 1996, p. 69.

<sup>6</sup> MORRÊA, Maria Teresa Fernandes. *A disciplina de direito comercial marítimo*. Revista de Direito/FURG. Edição comemorativa de 45 anos. Juris, Rio Grande, 11.ed. 2005, p. 193-198.

<sup>7</sup> HISTORIA da navegação. Disponível em: <[http://www.museunacionaldomar.com.br/estrutura/historia\\_navegacao.htm](http://www.museunacionaldomar.com.br/estrutura/historia_navegacao.htm)> Acesso em 13/jan/2012.

<sup>8</sup> BASALDUA, op. cit. p. 70-71.

Foi na baixa idade média, todavia, que houve a eclosão da produção legislativa sobre o Direito Marítimo, sendo que duas obras merecem destaque, justamente pelo enfoque jurídico diverso ao tema, sendo elas: *A las Roles de Olerón*<sup>9</sup>, norma jurídica de caráter eminentemente privado que foi editada no século XII, em 1166, mediante a compilação de decisões de tribunais franceses da costa do atlântico, trazia consigo 24 artigos que conduziam a um regramento próprio para a navegação do Báltico, e *las Leyes de Wisby*, norma jurídica de caráter eminentemente público que foi editada no século XV, em 1407, traduzindo-se em um direito comum marítimo aos países do norte da Europa.

Iniciada a idade moderna com a queda de Constantinopla ocorrida no século XV, em 1453, foi dado prosseguimento ao Renascimento Comercial implementado desde a baixa idade média com a navegação no mediterrâneo interligando a Europa ao Oriente e os mares do Norte, Báltico e Mediterrâneo. Foi nesta época que houve a maior expansão marítima, "A Era dos Descobrimentos" (ou das Grandes Navegações), com expedições no Atlântico que culminaram na Chegada de Colombo às Índias Ocidentais, em 1492, bem como a chegada de Pedro Álvares Cabral, em 1500, ao Brasil. E foi justamente em razão desta expansão que a produção legislativa editou normal de importância ímpar sobre o Direito Marítimo, como por exemplo, o Tratado de Tordesilhas (1494), o Ordenamento Frances de Luis XIV (1681), o Ordenamento de Bilbao (1737), o Código Comercial Frances (1807), etc.

Alcançando a idade contemporânea, final do século XVIII, influenciados culturalmente pela Revolução Norte-Americana<sup>10</sup>, a França alterou seu quadro político e social com uma das maiores revoluções da história da humanidade. Houve a queda do Antigo Regime Aristocrático<sup>11</sup>, passando a vigor os princípios universais de *liberté, égalité, fraternité*

---

<sup>9</sup> LAS Roles de Olerón. Disponível em: <<http://www.trans-lex.org/116770>> Acesso em: 15/jan/2012.

<sup>10</sup> Até o final do século XX ainda não havia transporte aéreo, pelo que se conclui que todo o intercâmbio econômico e culturalmente influente entre Estados Unidos e França se deu em razão do desenvolvimento do transporte marítimo.

<sup>11</sup> O regime aristocrático fazia a divisão da sociedade em três ordens, o primeiro estado que era composto pelo clero, o segundo estado composto pela nobreza e o terceiro estado composto pela burguesia e pelos camponeses.

em detrimento da servidão e dos direitos feudais, o que culminou no desenvolvimento e consolidação do sistema capitalista.

O transporte marítimo permaneceu assumindo, até início do século XX uma posição quase que de exclusividade na difusão cultural extra continental, pois até o fim da primeira guerra mundial os aviões assumiram um caráter quase que exclusivamente militar. O desenvolvimento do setor naval, tanto no aspecto comercial quanto no militar prosseguiu se desenvolvendo, por certo que ainda nos tempos de hoje, em que pese o transporte de pessoas estar sendo realizado, em sua maioria pela via aérea (quando internacional) e terrestre (quando nacional), o transporte marítimo ainda assume o principal difusor econômico, justamente em razão de seu aspecto econômico diante dos fenômenos de globalização e internacionalização.<sup>12</sup>

Em termos numéricos especial destaque deve ser dado ao Brasil, que é o maior exportador mundial de minério de ferro, açúcar, soja, café, álcool etanol, suco de laranja, carne, etc., sendo que 90% do transporte é realizado pela via marítima. Todavia, tampouco ratificou ou aderiu às principais convenções internacionais sobre responsabilidade contratual no transporte de carga sobre águas.<sup>13</sup>

É este aspecto econômico o fator importante para a realização do presente estudo, que busca, sobretudo, o estímulo ao desenvolvimento do setor, que há muito representa uma das mais significativas fontes de transporte de massa internacional, por certo que sua expansão no Brasil é contida pela falta de uma legislação uniforme com a internacional, em especial que defina com clareza, a responsabilidade do transportador marítimo.

---

<sup>12</sup> OS maiores navios de carga do mundo. Indicam que há navios que chegam a medir 458.4 metros de comprimento e chegam a pesar 564.763 toneladas quando estão carregado, sendo suas cargas avaliadas em US\$ 122 milhões (cento e vinte e dois milhões de dólares). Disponível em: <<http://www.logisticadescomplicada.com/os-maiores-do-mundo-navio-e-caminhao-de-carga/>> Acesso em 15/jan/2012.

<sup>13</sup> PORTO, Mariana. *A responsabilidade contratual do transportador marítimo internacional*. 2007. 42f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Direito)-Universidade Pontifícia Católica, Rio Grande do Sul, 2007. Disponível em: <acesso em: [http://www.pucrs.br/direito/graduacao/tc/tccII/trabalhos2007\\_2/Mariana\\_Porto.pdf](http://www.pucrs.br/direito/graduacao/tc/tccII/trabalhos2007_2/Mariana_Porto.pdf)>. Acesso em 12/jan/2012.

## 2. O CONTRATO DE TRANSPORTE

O contrato de transporte é o negócio jurídico pelo qual um sujeito, chamado de transportador, assume a obrigação de entregar uma coisa em algum local, ou de percorrer um itinerário a algum lugar para uma pessoa. No mesmo sentido, define Caio Mario<sup>14</sup> como sendo o contrato em que "uma pessoa ou empresa obriga-se, mediante retribuição, a transportar, de um local para outro, pessoas ou coisas animadas ou inanimadas".

No que tange a natureza jurídica do contrato de transporte, a doutrina há muito divergia, ora afirmando tratar-se de locação de serviços, empreitada, depósitos, misto de locação e depósito, etc.<sup>15</sup> Todas estas afirmações são equivocadas, e embora haja alguma semelhança e congruência de alguns dos princípios entre tais institutos, não se confundem.

Embora existisse jurisprudência e doutrina conceituando-o analogamente à locação, difere-se deste de serviço, pois o transporte é cumprido normalmente por outras pessoas que não o contratante, enquanto na locação de serviços o normal é que a prestação seja feita pelo próprio contratante.

1988.005.03399 - 1ª Ementa - DES. FERREIRA PINTO  
Julgamento: 11/10/1989 - III GRUPO DE CAMARAS CIVEIS  
**TRANSPORTE COLETIVO - CONTRATO DE LOCACAO.**<sup>16</sup>

A afinidade entre o contrato de depósito e o de transporte de coisa é palpável, ao passo que o art. 751 do Código Civil estabelece que a coisa depositada ou guardada nos armazéns do transportador, em virtude de contrato de transporte, rege-se-á, no que couber, pelas disposições relativas ao depósito.

---

<sup>14</sup> PEREIRA, Caio Mário da Silva. *Instituições de Direito Civil Vol. III - Contratos*. 12. ed. São Paulo: Forense, 2006.

<sup>15</sup> AGUIAR JÚNIOR, Ruy Rosado de. *Contrato de Transporte de Pessoas e o Novo Código Civil*. Renovar/RJ-SP, 2003, p. 617-633.

<sup>16</sup> Revista de Direito do Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro, nº 39, v. 7, p. 71. Disponível em: <<http://www.tjrj.jus.br/scripts/weblink.mgw?MGWLPN=DIGITAL1A&PGM=WEBJRP103&PORTAL=1&LAB=JURxWEB&DATA=62705&JOB=22574&INI=1&ORIGEM=1&TOT=11&PRI1=&PRI2=&PRI3=&PALAVRA=CONTRATO E TRANSPORTE E LOCACAO&FLAGCONTA=0&CHECKACORDAO=1&CHECKDE CISAOMONO=1>>. Acesso em: 05/set/2012.

Segundo A. Ferrer Correia e M. Henrique Mesquita, doutrinadores do direito comparado português<sup>17</sup>, dizia-se que pode ser classificado como empreitada, "todo o contrato dirigido à produção de certo resultado, independentemente deste poder ou não qualificar-se como obra". Afirma, todavia, que "a noção de empreitada do código civil português é inquestionavelmente mais restrita do que a enunciada nas disposições congêneres das legislações alemã e italiana".

Assim, os ilustres doutrinadores apontam que segundo o C.C. Italiano, a *appalto* não abrange tão somente a realização de uma obra, mas também a prestação de um serviço, como por exemplo, a empreitada de transporte.

Esta classificação, no direito brasileiro, não mais se justifica, porque no instituto da empreitada o que o dono da obra pretende é o resultado contratado, qual seja, a obra, em quanto que no transporte o objetivo nodal é o deslocamento da pessoa ou coisa para o local ajustado.<sup>18</sup>

Neste sentido, é equivocado proceder a classificação nestes moldes, embora se verifique que, na prática, aconteçam:

PREFEITURA MUNICIPAL DE OLIVEIRA DOS BREJINHOS  
 CNPJ – 13.798.905/0001-09 - RESUMO DE ADITIVOS - Nº 822/2011 DE  
 16/02/2011. Termo de Aditivo, ao contrato de empreitada de prestação de serviços  
 para transporte de alunos, que entre se fazem de um lado a Prefeitura Municipal de  
 Oliveira dos Brejinhos - Ba, neste ato representada pelo Sr. Prefeito SILVANDO  
 BRITO SANTOS, e o Sr. JOSMAR DOS SANTOS SILVA, residente no Pov. De  
 Canabrava do Asfalto, neste Município, Oliveira dos Brejinhos – BA, 01/12/2011.<sup>19</sup>

Igualmente não se confunde, também, com o fretamento, pois neste contrato, o transporte - navio, aeronave, ônibus... - têm seu respectivo uso cedido, por certo que aqui, o afretador é quem dará a destinação que desejar ao veículo, e no contrato de transporte, quem

<sup>17</sup> CORREIA. A. Ferrer e MESQUITA. M. Henrique: *Anotação*. Disponível em: <[http://www.estig.ipbeja.pt/~ac\\_direito/FerrerMesquita.pdf](http://www.estig.ipbeja.pt/~ac_direito/FerrerMesquita.pdf)>. Acesso em: 05/set/2012

<sup>18</sup> AGUIAR JUNIOR, op. cit. p. 617-633.

<sup>19</sup> DIÁRIO OFICIAL, Prefeitura Municipal de Oliveira dos Brejinhos, Bahia. 2012. Disponível em: <[http://www.ba.portaldatransparencia.com.br/prefeitura/oliveiradosbrejinhos/doi/?pagina=abre\\_documentos&arquivo=\\_repositorio/\\_publicacoes/\\_documentos/284/391/\\_dop/79FC17AF-CC51-5DF0-0308A58AC7A598C723012012061230.pdf&mime\\_type=application/pdf](http://www.ba.portaldatransparencia.com.br/prefeitura/oliveiradosbrejinhos/doi/?pagina=abre_documentos&arquivo=_repositorio/_publicacoes/_documentos/284/391/_dop/79FC17AF-CC51-5DF0-0308A58AC7A598C723012012061230.pdf&mime_type=application/pdf)>. Acesso em 05/set/2012.

navega ou dirige é o transportador, que deslocará uma coisa ou uma pessoa, mediante a paga de um preço.

Diante disso, incontestemente se tratar de um tipo contratual autônomo, que gera uma obrigação de resultado, e que tem por principais características: ser típico, pois previsto expressamente no atual código civil; ser sinalagmático, porque gera obrigações tanto para o transportador quanto para o expedidor ou o passageiro; ser consensual, ao passo que se aperfeiçoa com o simples acordo de vontades, ser oneroso, pois ambas as partes buscam auferir vantagens recíprocas, de um lado o transporte, de outro o preço; ser de duração, porque sua execução é instantânea ou se limita ao ato de transportar, sendo imprescindível um lapso temporal; ser comutativo, não há álea, as partes sabem de início suas obrigações, independentemente de evento futuro e incerto para sua conclusão; e ser não solene, independentemente de forma específica para se aperfeiçoar.

## **2.1. CARACTERÍSTICAS GERAIS**

A legislação pertinente ao tema é bastante esparsa, sendo que a atual base legal do instituto é o Código Civil, o Código Comercial (no que tange o percurso de água), o Código Brasileiro de Aeronáutica, e o Código de Proteção e Defesa do Consumidor. A dita tipificação geral está no artigo 730 do Código Civil.

Art. 730. Pelo contrato de transporte alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas.

Trata-se de um dispositivo meramente conceitual, que evidencia a principal característica de todo contrato de transporte, de qualquer espécie: é um contrato eminentemente oneroso, pois o dispositivo o condiciona à retribuição daquele que é

transportado, ou tem a coisa transportada. O que se faz concluir que, não havendo paga, ou seja, não havendo retribuição pelo transporte, não há contrato de transporte: há mera relação extracontratual.

Segundo o Desembargador Mauro José Pereira<sup>20</sup>, a aferição da existência ou não da contraprestação revela-se importante ao passo que é definindo se há ou não um contrato de transporte também se verificará o tipo de responsabilidade civil que será atribuída ao transportador: inexistindo contrato, responsabilidade civil aquiliana, ou extracontratual, de cunho subjetivo; havendo contrato de transporte, tratar-se-á de responsabilidade civil contratual, e considerando-se o contrato por descumprido, a responsabilidade civil se revela de forma objetiva.

Em suma, então, o contrato de transporte é espécie eminentemente onerosa, tendo finalidade lucrativa. Logo, se não se tratar de transporte com tal finalidade, não incidem sobre a relação jurídica as regras próprias deste contrato – não há contrato.

Quando contrato, de acordo com a Ministra do Superior Tribunal de Justiça, Fátima Nancy Andrighi, se classifica como oneroso, bilateral, comutativo, consensual, de duração, de adesão e não solene. Será de adesão apenas quando se demonstrarem as características desta modalidade, ou seja, a grosso modo, quando apenas uma das partes produzir as cláusulas, cabendo à outra aderir ou não – como ocorre nos contratos de transporte público, em que o concessionário dita as regras para o transportado.<sup>21</sup>

Por ser não solene, a prova do contrato é feita por qualquer meio lícito. É possível, inclusive, nos contratos de transporte consumeristas, a inversão do ônus da prova, tanto da existência do contrato quanto da ocorrência da responsabilidade, se houver verossimilhança nos indícios fatídicos apresentados pelo transportado.

---

<sup>20</sup> PEREIRA, Mauro José. *Contrato de Transporte*. Disponível em: <<http://www.angelfire.com/mt/ricardoprado/contrato.html>> Acesso em: 13/jan/2012

<sup>21</sup> ANDRIGHI, Fátima Nancy, *A Responsabilidade Civil das Transportadoras de Passageiros na Visão do Superior Tribunal de Justiça*. Disponível em: <[http://bdjur.stj.gov.br/xmlui/bitstream/handle/2011/686/Responsabilidade\\_Civil\\_Transportadoras.pdf?sequence=4](http://bdjur.stj.gov.br/xmlui/bitstream/handle/2011/686/Responsabilidade_Civil_Transportadoras.pdf?sequence=4)> Acesso em: 15/jan/2012.

## 2.2. SUJEITOS, OBJETO E FRETE

Os sujeitos na relação jurídica contratual de transporte são, de um lado, o transportador, que é aquele que se obriga a proceder com o transporte, com o deslocamento da coisa ou da pessoa para outro local, e de outro lado, o expedidor quando se tratar de transporte de coisas, e passageiro quando se tratar de transporte de pessoas.

Inobstante, impende salientar que nesta relação contratual existem partícipes indiretos do contratos de transporte que não são classificados como sujeito: (i) o destinatário, que possui direitos e obrigações mas não é sujeito da relação contratual perante o transportador, exatamente quando ele não for o expedidor; (ii) o comissário de transportes, que é aquele que obriga, mediante contraprestação remuneratória, a transportar a mercadoria, e embora não realize pessoalmente o transporte, faz este intermédio com o transportador; (iii) e o remetente, expedidor ou carregador, que é o indivíduo que entrega a coisa a ser deslocada para o transportador .

Aqui vale pontuar uma especificidade no que tange ao contrato de transporte de pessoas: como se sabe, é possível que se adquira um bilhete de transporte (conhecido como passagem) para o transporte de outra pessoa, ou seja, em favor de outrem. Neste caso, comum e corriqueiro, o adquirente não se posta nem como passageiro nem como remetente, mas na verdade, como um estipulante, na relação jurídica contratual conhecida como *estipulação em favor de terceiros*.<sup>22</sup>

No que tange o objeto dos contratos de transporte, é obvio que é a mercadoria a ser transportada é o objeto no transporte de coisas. No transporte de pessoas não se deve afirmar

---

<sup>22</sup> Superior Tribunal de Justiça: No julgamento do Resp. 480617/SP, publicado no Diário da Justiça em 23/03/2004, o Min. Ari Pargendler afirmou: "O transporte de coisas envolve a figura do expedidor ou remetente que encarrega o transportador de deslocar determinada mercadoria de um local para outro, mediante retribuição. O destinatário não é parte integrante da avença contratual, e que deve ser observado quando ocorrer estipulação em favor de terceiros Mas carece assimilar que a referida estipulação não se presume, sendo necessária anuência inequívoca do destinatário".

que é a pessoa o objeto do contrato de transporte, pois na verdade, nesta modalidade contratual, é o próprio deslocamento da pessoa que é o objeto da relação jurídica contratual no contrato de transporte.

O frete, que também é conhecido como "porte", nada mais é do que o preço pago pelo transporte ao transportador. Como já dito, é imprescindível à existência do contrato de transporte o pagamento do preço, trata-se, pois, de um elemento essencial ao contrato. No mesmo sentido, inexistindo o pagamento, aplicar-se-á a regra princípioológica atinente à *exceptio non adimpleti contractus*, que importa em dizer que o transportador não se obrigará a transportar algo ou alguém se não for pago o frete, a não ser que o próprio contrato de transporte excetue esta regra, podendo prever, por exemplo, que o pagamento se realizará no caminho, ou posteriormente.

O transporte gratuito, também conhecido como benévolo, benéfico, ou de mera cortesia não é um contrato, não se subordinando, em especial, às regras de responsabilidade civil pertinentes ao tema. Há muito o verbete nº 145 da Súmula do STJ previa que: "No transporte desinteressado, de simples cortesia, o transportador só será civilmente responsável por danos causados ao transportado quando incorrer em dolo ou culpa grave."

Não por outra razão, posteriormente, quando da edição do código civil de 2002, quase 7 anos após a edição da referida súmula é que se editou o artigo 736, o qual de forma cristalina, estipula que nos transportes puramente gratuitos não haverá submissão da relação às normas do contrato de transporte.

Nestes casos, há uma relação jurídica, mas não contratual, e por isso a responsabilidade extracontratual se impõe, subjetiva. À título de exemplificação, podemos

afirmar que o amigo que transporta outro – a carona –, sem qualquer remuneração, claramente está inserto no *caput* do artigo 736 do Código Civil.<sup>23</sup>

De outro lado, o transporte oferecido pela empresa aos seus funcionários para cumprimento do itinerário, em ônibus dedicado a tal percurso, mesmo que os empregados não paguem absolutamente nada, nem sejam descontados no salário, é oneroso: há vantagens indiretas para o transportador, o empregador, que estará se beneficiando da pontualidade e da maior tranqüilidade de seus funcionários, que estarão mais dispostos ao trabalho, incrementando a produção. Por isso, este deslocamento proporcionado aos empregados é um contrato, subsumindo-se ao parágrafo único do artigo supra, por gerar vantagens indiretas ao transportador. Na essência, não há cortesia, pois há finalidade lucrativa subjacente naquele transporte. Destarte, há contrato de transporte – e há responsabilidade objetiva contratual, portanto.<sup>24</sup>

Situações limítrofes podem gerar dúvidas sobre a configuração ou não do contrato, porque a onerosidade, direta ou indireta, não é muito evidente. Como exemplo, se o amigo que toma carona com outro contribui com algum valor para pagamento do combustível, tornar-se-á a relação um contrato de transporte? Decerto que não. Esta contribuição não infirma a gratuidade e cortesia do transporte, porque o amigo que transporta o outro não o faz com intuito lucrativo: não se trata de uma atividade empresarial, não se desenhando um contrato, portanto. A retribuição, para se configurar, deve ser uma verdadeira paga pelo serviço de transporte, e não mera cortesia recíproca.

Outro exemplo de contrato transporte com retribuição indireta está naquela disponibilização de automóveis coletivos para captação de clientes, por *shopping-centers*: o

---

<sup>23</sup> O ministro Ricardo Villas Boas Cueva reconheceu no julgamento do Agravo de Instrumento 1.336.223 do Rio Grande do Sul, que quanto se tratar de transporte gratuito, a chamada "carona", não haverá que se falar em responsabilidade contratual, aplicando-se a súmula 145 do STJ.

<sup>24</sup> No julgamento da Apelação Cível nº 0005236-50.2004.8.19.0207, o Desembargador Carlos Eduardo Passos afirmou que na relação entre um portador de deficiência que possui passe gratuito para circular em coletivo e sua relação com às empresas prestadoras do serviço de transporte, tratar-se-á como contrato de transporte, pois na verdade o contrato é aparentemente gratuito por estar o valor da passagem inserido no preço global da tarifa.

cliente simplesmente toma o transporte em um ponto da cidade, sem desembolsar qualquer valor, destinando-se ao estabelecimento comercial, onde provavelmente realizará despesas – aí residindo a onerosidade, a vantagem indireta proveniente daquele serviço de transporte. Mesmo que um ou outro transportado não consuma nada no estabelecimento, ainda assim há a potencial vantagem, que transforma o transporte em contrato.<sup>25</sup>

### **2.3. OBRIGAÇÕES DAS PARTES**

O contrato de transporte não vincula às partes tão somente no que tange ao transporte da coisa ou da pessoa, é mais completo e complexo do que isso. Quando se está diante do transporte de carga, obrigações acessórias impostas ao transportador também devem ser observadas, sobretudo quando se está diante de uma relação que apesar de civil, também vinculada ao código de defesa e proteção do consumidor.

O dever de fiscalização atribuído ao transportador é inerente a própria prestação do serviço. A carga a ser transportada não pode ser simplesmente entregue lacrada ao transportador para que, sem saber seu conteúdo proceda todo o transporte. A carga deve estar embalada adequadamente, ou seja, em conformidade com a própria natureza do produto, caso contrário o próprio destinatário poderá recusar o recebimento da mercadoria, conforme a previsão do art. 746 do Código Civil: "Poderá o transportador recusar a coisa cuja embalagem seja inadequada, bem como a que possa pôr em risco a saúde das pessoas, ou danificar o veículo e outros bens."

O artigo acima mencionado utiliza-se da expressão "poderá", todavia, não se trata uma mera faculdade do transportador, ao passo que a realização do transporte de uma

---

<sup>25</sup> LEITE, Gisele Pereira Jorge. *A responsabilidade Civil da Empresa*. Disponível em: < [http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n\\_link=revista\\_artigos\\_leitura&artigo\\_id=6675](http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=6675)>. Acesso em: 15/jan/2012.

mercadoria não devidamente acondicionada, fará com que o próprio transportador assuma os riscos pelo material e por eventuais danos e riscos provenientes, em especial quando se tratar de objetos inflamáveis, explosivos e corrosivos.<sup>26</sup>

Na mesma dinâmica, também é obrigação do transportador, recusar o trânsito de mercadoria cuja comercialização local não seja permitida, ou sem a devida documentação legal. E é por esta razão que é imprescindível que o transportador tenha inequívoca ciência da carga ou do conteúdo do container ao qual a carga está acondicionada, sendo que neste caso a norma pertinente é a do artigo 747 do Código Civil.

Normas provenientes de legislação especial também são aplicáveis, quando couber, às relações jurídicas que dêem azo a formação do contrato de transporte. Vale frisar, outrossim, que as normas que contrariem o Código Civil, seus preceitos, ou excluam a responsabilização das partes são nulas.

O artigo 732 do Código Civil é o permissivo legal para a que, sem sombra de dúvidas, se analise o contrato regido por mais de um diploma legal, permissivo destacado pela doutrina através da teoria do diálogo das fontes, *in verbis*:

Art. 732. Aos contratos de transporte, em geral, são aplicáveis, quando couber, desde que não contrariem as disposições deste Código, os preceitos constantes da legislação especial e de tratados e convenções internacionais.

No que tange à aplicação das convenções internacionais sobre transporte, existem em profusão, mas a extensão de sua aplicabilidade gera controvérsias. Veja o artigo 178 da CRFB:

Art. 178. A lei disporá sobre a ordenação dos transportes aéreo, aquático e terrestre, devendo, quanto à ordenação do transporte internacional, observar os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade.  
Parágrafo único. Na ordenação do transporte aquático, a lei estabelecerá as condições em que o transporte de mercadorias na cabotagem e a navegação interior poderão ser feitos por embarcações estrangeiras.

---

<sup>26</sup> GONÇALVES, Carlos Roberto. *Direito Civil Brasileiro*, v. III. 7. ed. São Paulo: Saraiva, 2010, p. 493-495.

O artigo 732, supra, traz a expressão “quando couber” para limitar a aplicabilidade dos preceitos especiais ao contrato de transporte. Esse cabimento é aferido pelo seguinte critério: se a norma especial ou internacional representar um retrocesso perante a norma civil do contrato de transporte, será inaplicável; se representar um progresso, terá lugar.

Segundo Osvaldo Agripino de Castro Jr, no conflito entre o Código Civil e o Código de Defesa do Consumidor, a situação se resolve pela simples regra da especialidade. O Código Civil deve ser aplicado com prevalência sobre o Código de Defesa do Consumidor sempre que regular diretamente uma relação de consumo, isto é, quando o fato é necessariamente uma relação de consumo e o Código Civil dispôs a seu respeito, editando regra específica. Ou seja, sempre que se estiver diante de uma relação eminentemente consumerista, mas a norma contida no Código Civil for dotada de maior especialidade, esta será aplicada em detrimento do Código de Defesa do Consumidor, ainda que este preveja situação mais benéfica para a parte hipossuficiente.<sup>27</sup>

Um exemplo de aplicabilidade do artigo 739 do Código Civil ajudará a elucidar a exposição: não se pode considerar que seja uma afronta ao direito consumerista a negativa de transporte a uma pessoa que, em uma localidade na qual há possibilidade de asseio, se demonstra em condições tais de falta de higiene que o serviço prestado aos demais passageiros, também consumidores, fique prejudicado. Aplica-se, portanto, a regra contida no Código Civil em detrimento da regra de Direito do Consumidor.

---

<sup>27</sup> CASTRO JR, Osvaldo Agripino de. *O diálogo entre as fontes no direito marítimo: código civil e o código de defesa do consumidor*. Disponível em: <[http://www.conpedi.org.br/manaus/arquivos/anais/campos/osvaldo\\_agripino\\_junior.pdf](http://www.conpedi.org.br/manaus/arquivos/anais/campos/osvaldo_agripino_junior.pdf)>. Acesso em 16/jan/2012.

## 2.4. MARCO INICIAL DO TRANSPORTE

O início da prestação do serviço de transporte, isto é, o início da execução propriamente dita do contrato deve ser analisada separadamente no caso do transporte de pessoas ou do transporte de coisas.

Quando se está diante de um transporte de pessoa, independe quando se deu a contratação do serviço, se há meses ou dias. O marco temporal para a iniciação da prestação do serviço é o ingresso do passageiro no navio (em se tratando de transporte marítimo, no avião (em se tratando de transporte aéreo), e assim por diante, o que não quer dizer que não haja responsabilidade pré-contratual, mas este não é o foco do presente estudo.<sup>28</sup>

De outro modo, quando se está tratando do transporte de bens, inicia-se a prestação do serviço com o respectivo marco de responsabilidade do transportador quando, ao receber a mercadoria, se lavra o "conhecimento do transporte", também conhecido como *bill of lading*<sup>29</sup>, cujas regras foram delineadas na Convenção de Bruxelas, de 1924, mas basta saber que é o documento representativo do contrato de transporte marítimo, que está regulado no Código Comercial e no Decreto nº 19.473 de 10 de dezembro de 1930.

Ou seja, a prestação do serviço no contrato de transporte de coisas se inicia quando se dá a entrega da coisa ao transportador, que emite um título representativo daquela entrega – o conhecimento de transporte, que comprova que a coisa está depositada com o transportador.

---

<sup>28</sup> O professor Helder Martinez Dal Col, divergindo da doutrina dominante, defende que o marco inicial para o transporte de pessoas é "quando o veículo de transporte inicia o procedimento de locomoção, pois até então poderia ocorrer de o transportador exercer seu direito de recusa". Disponível em: <<http://www.buscalegis.ufsc.br/revistas/files/anexos/7491-7490-1-PB.pdf>>. Acesso em: 18/jan/2012.

<sup>29</sup> LACERDA, Jozé Cândido Sampaio de. *Curso de Direito Privado da Navegação: Direito Marítimo*. 3. ed. Rio de Janeiro: Biblioteca Jurídica Freitas Bastos, 1984, p. 176: "Segundo Sampaio Lacerda: Historicamente começou por cumprir a função de simples recibo de mercadorias consignadas ao capitão para o transporte. Nos primeiros tempos da Idade Média, quando os carregadores embarcavam conjuntamente com as mercadorias para acompanhá-las durante a viagem, bastava a eles que seu direito sobre as mercadorias fosse provado pelo registro de bordo, que tinha fé pública. Mais tarde, com o desenvolvimento do comércio, os carregadores confiaram a pessoas residentes no lugar do destino o cumprimento das operações com as mercadorias (consignatários da carga). Daí a necessidade de um documento que, reconhecendo o direito sobre as mercadorias embarcadas, habilitasse o seu correspondente a retirá-las".

## 2.5. A RESOLUÇÃO DO CONTRATO

Independentemente de se estar diante de uma relação jurídica regida tão somente pelo Código Civil ou de uma relação de vulto eminentemente consumerista, será o § 3º do artigo 740 do Código Civil a fonte normativa à disciplinar o termo contratual, justamente diante de sua especialidade normativa.

Art. 740. O passageiro tem direito a rescindir o contrato de transporte antes de iniciada a viagem, sendo-lhe devida a restituição do valor da passagem, desde que feita a comunicação ao transportador em tempo de ser renegociada.

§ 3º Nas hipóteses previstas neste artigo, o transportador terá direito de reter até cinco por cento da importância a ser restituída ao passageiro, a título de multa compensatória.

A expressão "em tempo de ser renegociada" é vaga, e deixa a critério subjetivo do julgador qual é o tempo razoável para esse termo. Sugere-se um marco plausível como: (i) do cancelamento até a realização, houve qualquer outra nova contratação? se sim, parece obvio que o cancelamento se deu dentro do período legal compreendido pelo termo em destaque; ou (ii) as normas consuetudinárias atinentes à tais negócios, levando-se em conta o percurso, a necessidade de reserva, a complexidade do transporte e o vulto do investimento.

Caso a norma civil não pudesse ser aplicada em face das relações consumeristas, impor-se-ia a qualquer tempo até o início do transporte, o não uso do serviço pelo consumidor importaria restituição integral, e não seria possível essa retenção a título de multa. Ocorre que essa retenção é uma medida legítima, já que há um prejuízo para o transportador, que poderia ter ofertado aquele lugar ou espaço para outras pessoas.<sup>30</sup>

Outro exemplo pertinente é o da negativa de transporte de determinadas coisas, que seria impensável diante das normas protetivas do consumidor – pois a negativa de serviço, em

<sup>30</sup> ROSADAS, Rafael Rodrigues. *Contrato de transportes: breves comentários*. Disponível em: <<http://www.boletimjuridico.com.br/doutrina/texto.asp?id=920>>. Acesso em 22/jan/2012. Segundo Rafael Rodrigues Rosadas: "Entre os direitos, destacamos o direito de retenção de bagagem. Assim como ocorre na classe de hotelaria, caso o pagamento do contrato de transporte se de na conclusão do mesmo, não adimplindo o passageiro com sua obrigação, estará o transportador no direito de reter a bagagem do mesmo, até o limite da obrigação daquele."

regra, é uma ofensa às relações de consumo –, mas que se torna perfeitamente possível ante a expressa previsão do artigo 746 do Código Civil em apresentar hipóteses de recusa quanto a embalagem estiver inadequada, ou ponha em risco o próprio transporte ou as pessoas que o realizarão.

O transporte de mercadorias frágeis, igualmente, pode ser condicionado à assunção de risco pelo titular da coisa, que assume o risco pelos eventuais danos causados à carga. Além disso, o correto acondicionamento da coisa é uma exigência perfeitamente válida, sem a qual o transportador não é obrigado a admitir o serviço.

### **3. A RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR MARÍTIMO**

Como se sabe, a responsabilidade civil importa na reparação de prejuízo em virtude de danos provocados. Para se aferir a responsabilidade civil em determinado caso, deve-se verificar de início a ocorrência de uma ação ou omissão voluntária (dolo) ou a negligência, imprudência ou imperícia (culpa) e por fim o nexo de causalidade entre esta ação e o dano de fato causado.

O dano é compreendido como uma lesão, independentemente de sua natureza, podendo ser material (patrimonial) ou moral (extrapatrimonial).<sup>31</sup> Quando se atinge o patrimônio, ou seja, o bem economicamente valorável, gerando a diminuição no patrimônio de alguém, esta pessoa deve ser indenizada para se promover o reequilíbrio patrimonial, ou seja, se retornar ao *status quo ante*, e é por isso que se diz que o *quantum* devido à título de danos materiais tem base objetiva. Ao contrário, quando se fala em dano extrapatrimonial, é dito que se fere outra ordem, como por exemplo a moral, a ideal, a espiritual, etc, e neste

---

<sup>31</sup> LIRA, Ricardo Pereira. Ato ilícito. *Revista de Direito da Procuradoria Geral do Estado do Rio de Janeiro*, n. 49, 1996, p. 88. Segundo Ricardo Pereira Lira: “Todo ato ilícito exige a presença de um dano, infligido a outrem. Um prejuízo causado a outrem. Esse dano pode ser material ou moral. Se não há dano, não há ato ilícito.”

contexto, o valor indenizatório não dará ensejo ao retorno à qualquer estado anterior, e vai, verdade, tentar de alguma sorte, compensar o lesado pelos danos suportados.

Exemplos ajudam a aclarar a situação: determinado sujeito contrata uma transportadora para levar seu carro para outro estado e durante o transporte do veículo há um acidente e há a perda do veículo. Nesta situação está indubitavelmente aclarado que, por se tratar de mero patrimônio, a fixação do dano material no valor do bem perdido bastará para que se retorne ao *status quo ante*.

De outro modo, caso se tratasse de lembranças de recordações familiares, como por exemplo porta retratos, um anel de casamento ou algo do gênero, a situação não atingirá tão somente a esfera patrimonial, eis que a perda atinge o sofrimento do expedidor. Nesta hipótese deverá haver uma fixação de um dano mora à título de compensação pela perda de uma rara lembrança ou recordação.

Quando se está diante de um contrato de transporte não se pode deixar passar despercebido que se trata de uma relação contratual que dá azo a uma obrigação de fim<sup>32</sup>, isto é, de resultado. A obrigação principal do transportador marítimo é proceder à entrega das mercadorias transportadas no porto de destino, bem como tomar todas as cautelas necessárias para que a mercadoria chegue incólume, sendo justamente por esta razão que o Código Civil prevê uma cláusula geral de incolumidade, *in verbis*:

Art. 752. Desembarcadas as mercadorias, o transportador não é obrigado a dar aviso ao destinatário, se assim não foi convencionado, dependendo também de ajuste a entrega a domicílio, e devem constar do conhecimento de embarque as cláusulas de aviso ou de entrega a domicílio.

---

<sup>32</sup>COSSICH, Antonio Marcio Figueira. A responsabilidade civil do transportador. Disponível em: <<http://www1.jus.com.br/doutrina/texto.asp?id=656> >. Acesso em 25/jan/2012. "Segundo Antonio Marcio Figueira Cossich: O CDC, em seu art. 14, atribuiu ao fornecedor de serviços a responsabilidade objetiva, e em seu art. 17 equiparou todas as vítimas dos eventos danosos a verdadeiros consumidores, não importando se exista ou não relação contratual com o fornecedor dos serviços. Outro ponto que merece ser destacado é a existência da cláusula de incolumidade, que possui característica implícita neste tipo de contrato. Esta cláusula determina que a obrigação do transportador é de finalização, de resultado esperado, e não simplesmente de meio; garante aos passageiros que o transportador tem o dever de zelar para que o percurso da viagem seja bom e seguro, não permitindo que nenhum acontecimento funesto aconteça".

Art. 734. O transportador responde pelos danos causados às pessoas transportadas e suas bagagens, salvo motivo de força maior, sendo nula qualquer cláusula excludente da responsabilidade.

Parágrafo único. É lícito ao transportador exigir a declaração do valor da bagagem a fim de fixar o limite da indenização.

No mesmo sentido, é vedado no artigo 738 do Código Civil, à inserção de qualquer cláusula excludente de ilicitude, o que não impede, à contrário senso, que haja cláusulas *limitativa* da responsabilidade. Como já dito em tópico apartado, é perfeitamente possível que o transportador se negue a transportar bens frágeis ou cujo valor de tal monta, torne inviável a realização do negócio em detrimento do risco gerado.

Desse modo, havendo o transportador recebido a mercadoria com a respectiva lavratura do conhecimento de transporte, em havendo qualquer dano a coisa, a responsabilidade recai sobre o transportador, portanto. Aqui vale um exemplo para aclarar o tema: se a mercadoria precisa ser mantida a baixa temperatura, e o transportador não possui meios de mantê-la nessas condições, pode rejeitar o serviço, ou exigir um acondicionamento específico. Se aceitar, assume a responsabilidade.

Ainda no que tange ao transporte dos bens, caso o transportador não possa saber o que se trata, dado a embalagem do produto, é indispensável que o expedidor o descreva com precisão, inclusive na atribuição de valores, pois a responsabilidade da transportadora será limitada àquilo que a parte declarou, por simples questão de boa-fé: se a embalagem continha bem declarado pelo remetente como de um determinado valor, e na verdade era de valor muito superior, a perda será daquele que declarou a menor, provavelmente com o intuito de reduzir o valor do frete, em atenção ao art. 743 do Código Civil.

A questão é tratada assim pois é com base na declaração do valor que o transportador faz o seguro da carga, e se foi declarado a menor, igualmente menor será o seguro – e por isso não se pode cogitar que a transportadora possa sofrer este prejuízo. Sendo ou não relação de consumo, a boa-fé se impõe.

Diante disso se pode afirmar que o conhecimento de transporte é um título de crédito impróprio<sup>33</sup>, sem perder o caráter probatório da entrega das mercadorias pelo expedidor ao transportador, onde também se constará o destinatário, conforme aduz o Código Civil:

Art. 754. As mercadorias devem ser entregues ao destinatário, ou a quem apresentar o conhecimento endossado, devendo aquele que as receber conferi-las e apresentar as reclamações que tiver, sob pena de decadência dos direitos.

Parágrafo único. No caso de perda parcial ou de avaria não perceptível à primeira vista, o destinatário conserva a sua ação contra o transportador, desde que denuncie o dano em dez dias a contar da entrega.”

Com relação ao prazo de dez dias previsto no dispositivo supra mencionado, vale frisar que prevalece em detrimento do prazo previsto no Código de Defesa do Consumidor, ainda que se trate de relação eminentemente consumerista, pois neste caso a regra é mais específica, e como já dito, sempre que o Código Civil for mais específico, este terá prevalência.

Por fim, insta relembrar que foi tratada a responsabilidade civil contratual, pois o transporte de mera cortesia tem regramento diferenciado, sendo certo que não se tratará de responsabilidade civil objetiva, e o transportador só responderá se verificado culpa grave ou dolo.

## CONCLUSÃO

O presente trabalho buscou analisar o contrato de transporte marítimo e a responsabilidade civil do transportador. Para isso, o trabalho iniciou indicando o que é o transporte, as acepções que leva o termo e a evolução história desde à idade antiga até os tempos atuais: concluindo-se que o transporte marítimo é espécie do gênero transporte, que

---

<sup>33</sup> PIMENTA, Rodrigo Maia. *Títulos de Crédito*. Disponível em: <<http://rodrigompimenta.blogspot.com.br/2008/04/ttulos-de-credito.html>>. Acesso em 30/jan/2012.

pode compreender o aéreo, o espacial, o terrestre, etc.; que sempre foi o meio mais utilizado quando se fala em transporte mercantil, sobretudo o internacional; que o grande desenvolvimento do setor se iniciou após a primeira guerra mundial, diante do avanço tecnológico que possibilitou o aumento na capacidade de carga.

No mesmo sentido, foi abordado o contrato de transporte, diferenciando-o de contratos como o de frete, etc., indicando suas principais características: gerar uma obrigação de resultado, ser típico, sinalagmático, consensual, sempre oneroso, de duração, comutativo e não solene. Tendo como sua base de regramento o Código Civil de 2002, nos artigos 730, que inaugura o Capítulo XIV falando sobre o contrato de transporte propriamente dito.

Analisou-se o contrato de transporte diante do conflito aparente de normas, em especial entre normas contidas no Código de Defesa do Consumidor ou nos tratados internacionais e as normas contidas no Código Civil, a saber que as normas nacionais sempre serão aplicadas em detrimento das internacionais quando estas representarem um retrocesso à legislação nacional, e que as normas civilistas serão aplicadas em detrimento das normas consumeristas, ainda que em detrimento do próprio consumidor, sempre que for constatado que a norma civil é dotada de maior especialidade.

Indicou-se, no contrato de transporte, que às figuras contratuais que se comunicam nesta relação jurídica são o transportador, o expedidor, o passageiro, o terceiro destinatário e o comissário, pontuando-se que o contrato de transporte se inicia: no caso do transporte de pessoas, com o ingresso do passageiro na embarcação, que pela legislação civil indica que por sua incolumidade, já o transportador, responsável; no caso do transporte de coisas, com a respectiva lavratura do conhecimento de transporte. Bem como finda com a entrega da mercadoria no porto de destino, salvo quando há estipulação contratual atribuindo ao transportador, também, o dever de guarda e depósito da coisa.

Quando aos deveres das partes: sempre o resguardo à boa-fé (dever jurídico implícito inerente à todas às relações contratuais), por isso há limitação da responsabilidade civil do transportador quando o expedidor indica erroneamente à carga e seu valor no do conhecimento de transporte (na hipótese em que o transportador não pode verificar o conteúdo da carga em razão de sua embalagem), justamente em respeito ao princípio conhecido como *veniri contra factum proprium*.

Especificamente quanto à responsabilidade civil do transportador, constata-se que é por se tratar de uma relação jurídica eminentemente contratual, cuja obrigação é de resultado e não de meio, tem-se que a responsabilidade civil no caso é objetiva, bastando comprovar o inadimplemento contratual para a efetiva responsabilização do transportador. Sendo nula qualquer cláusula contratual que exonere de responsabilidade o transportador, o que não importa em dizer que uma cláusula limitativa não seja aceita, pois o é.

Por fim, é inequívoca a afirmação de que a responsabilidade civil do transportador é objetiva, materialmente limitada ao valor do conhecimento de transporte, mas ilimitada nos demais casos e que não há responsabilidade contratual na hipótese de mero transporte de cortesia, pelo que neste caso a responsabilidade do transportador é subjetiva, sendo necessário que se comprove dolo ou culpa grave para que lhe seja atribuída responsabilidade civil.

## **REFERÊNCIAS**

- AGUIAR JÚNIOR, Ruy Rosado de. *Contrato de Transporte de Pessoas e o Novo Código Civil*. Renovar/RJ-SP, 2003.
- ANDRIGHI, Fátima Nancy, *A Responsabilidade Civil das Transportadoras de Passageiros na Visão do Superior Tribunal de Justiça*. Disponível em: <[http://bdjur.stj.gov.br/xmlui/bitstream/handle/2011/686/Responsabilidade\\_Civil\\_Transportadoras.pdf?sequence=4](http://bdjur.stj.gov.br/xmlui/bitstream/handle/2011/686/Responsabilidade_Civil_Transportadoras.pdf?sequence=4)> Acesso em: 15/jan/2012.
- BASALDUA, Luiz C. Romedo. *Derecho Marítimo*. 2.ed. Cordoba, Argentina, 1996.

BRASIL - LEGISLAÇÃO <<http://www2.planalto.gov.br/>> Vários acessos.

\_\_\_\_\_ Código Civil Brasileiro.

\_\_\_\_\_ Código Comercial.

\_\_\_\_\_ Constituição da República Federativa do Brasil de 1988.

CALLEJA, M. *Derecho Del Transporte*. 1. ed. Ad-Hoc: Buenos Aires, 2010.

CASTRO JR, Osvaldo Agripino de. *O diálogo entre as fontes no direito marítimo: código civil e o código de defesa do consumidor*. Disponível em: <[http://www.conpedi.org.br/manaus/arquivos/anais/campos/osvaldo\\_agripino\\_junior.pdf](http://www.conpedi.org.br/manaus/arquivos/anais/campos/osvaldo_agripino_junior.pdf)>. Acesso em 16/jan/2012.

DAMÁSIO, Marcos. *Importância da aplicação de leis no transporte marítimo*. Disponível em: <<http://www.revistaagua.com.br/gestao-saneamento/11/artigo210263-1.asp>> Acesso em: 13/jan/2012

GONÇALVES, Carlos Roberto. *Direito Civil Brasileiro*, v. III. 7. ed. São Paulo: Saraiva, 2010.

LACERDA, Jozé Cândido Sampaio de. *Curso de Direito Privado da Navegação: Direito Marítimo*. 3. ed. Rio de Janeiro: Biblioteca Jurídica Freitas Bastos, 1984.

LEITE, Gisele Pereira Jorge. *A responsabilidade Civil da Empresa*. Disponível em: <[http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n\\_link=revista\\_artigos\\_leitura&artigo\\_id=6675](http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=6675)>. Acesso em: 15/jan/2012.

LIRA, Ricardo Pereira. Ato ilícito. *Revista de Direito da Procuradoria Geral do Estado do Rio de Janeiro*, n. 49, 1996.

MIRANDA, Pontes de. *Tratado de Direito Privado: Parte Especial*. Tomo XLV. 2ª ed. Rio de Janeiro: Borsoi, 1964.

MONTIEL, Luis Beltrán. *Curso de derecho de la navegación*. 6. ed. Editora Astrea, Buenos Aires, 1992.

MORRÊA, Maria Teresa Fernandes. *A disciplina de direito comercial marítimo*. Revista de Direito/FURG. Edição comemorativa de 45 anos. Juris, Rio Grande, 11.ed. 2005.

PEREIRA, Caio Mário da Silva. *Instituições de Direito Civil Vol. III - Contratos - 12ª ed.* São Paulo: Forense, 2006.

PIMENTA, Rodrigo Maia. *Títulos de Crédito*. Disponível em: <<http://rodrigompimenta.blogspot.com.br/2008/04/ttulos-de-crdito.html>>. Acesso em 30/jan/2012.

PORTO, Mariana. *A responsabilidade contratual do transportador marítimo internacional*. 2007. 42f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Direito)-Universidade Pontifícia Católica, Rio Grande do Sul, 2007. Disponível em: <acesso em: [http://www.pucrs.br/direito/graduacao/tc/tccII/trabalhos2007\\_2/Mariana\\_Porto.pdf](http://www.pucrs.br/direito/graduacao/tc/tccII/trabalhos2007_2/Mariana_Porto.pdf)>. Acesso em 12/jan/2012.

RICOBONO, Salvatore. *Lineamenti della Storia delle fonte de diritto romano*, Milano, Italia, 1949.

ROSADAS, Rafael Rodrigues. *Contrato de transportes: breves comentários*. Disponível em: <<http://www.boletimjuridico.com.br/doutrina/texto.asp?id=920>>. Acesso em 22/jan/2012.