

**PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DO PARANÁ**

**STEEVE BELONI CORRÊA DIELLE DIAS**

**A AUSÊNCIA DE FUNDAMENTOS JURÍDICOS E ECONÔMICOS NA LIMITAÇÃO  
DA RESPONSABILIDADE CIVIL CONTRATUAL NO CONTRATO DE  
FRETAMENTO MARÍTIMO INTERNACIONAL RELATIVO AO TRANSPORTE DE  
MERCADORIAS**

**CURITIBA**

**2021**

**STEEVE BELONI CORRÊA DIELLE DIAS**

**A AUSÊNCIA DE FUNDAMENTOS JURÍDICOS E ECONÔMICOS NA LIMITAÇÃO  
DA RESPONSABILIDADE CIVIL CONTRATUAL NO CONTRATO DE  
FRETAMENTO MARÍTIMO INTERNACIONAL RELATIVO AO TRANSPORTE DE  
MERCADORIAS**

Tese apresentada ao Programa de Pós-graduação, Pesquisa e Extensão em Direito, da Pontifícia Universidade Católica do Paraná, como requisito parcial para obtenção do título de Doutor em Direito Econômico e Social.

Orientador: Prof. Dr. Luís Alexandre Carta Winter

Coorientadora Profa. Dra. Eliane Octaviano Martins

**CURITIBA**

**2021**

**STEEVE BELONI CORRÊA DIELLE DIAS**

**A AUSÊNCIA DE FUNDAMENTOS JURÍDICOS E ECONÔMICOS DA LIMITAÇÃO  
DA RESPONSABILIDADE CIVIL CONTRATUAL NO CONTRATO DE  
FRETAMENTO MARÍTIMO INTERNACIONAL RELATIVO AO TRANSPORTE DE  
MERCADORIAS**

Tese apresentada ao Programa de Pós-graduação, Pesquisa e Extensão em Direito, da Pontifícia Universidade Católica do Paraná, como requisito parcial para obtenção do título de Doutor em Direito Econômico e Social.

Orientador: Prof. Dr. Luís Alexandre Carta Winter

Coorientadora Profa. Dra. Eliane Octaviano Martins

Aprovada pela Comissão Examinadora abaixo assinada.

Prof. Dr. Luís Alexandre Carta Winter (Orientador — PUCPR)

Profa. Dra. Eliane Maria Octaviano Martins (Coorientadora — UNIFIEO)

Prof. Dr. Antônio Carlos Efig (PUCPR)

Prof. Dr. Eduardo Oliveira Agostinho (PUCPR)

Prof. Dr. Martinho Martins Botelho (Uninter)

Prof. Dr. Wagner Menezes (USP)

Curitiba, 31 de maio de 2021.

Dados da Catalogação na Publicação  
Pontifícia Universidade Católica do Paraná  
Sistema Integrado de Bibliotecas – SIBI/PUCPR  
Biblioteca Central  
Edilene de Oliveira dos Santos CRB-9/1636

Dias, Steeve Beloni Corrêa Dielle

D541a      A ausência de fundamentos jurídicos e econômicos na limitação da  
2021      responsabilidade civil contratual no contrato de fretamento marítimo  
internacional relativo ao transporte de mercadorias / Steeve Beloni Corrêa  
Dielle Dias ; orientador: Luis Alexandre Carta Winter ; coorientadora: Eliane  
Octaviano Martins. -- 2021  
356 f. : 30 cm

Tese (doutorado) – Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba,  
2021.

Inclui bibliografia

1. Direito comercial. 2. Responsabilidade (Direito). 3. Contratos de  
afretamento. 5. Comércio internacional. 6. Segurança jurídica. I. Winter, Luís  
Alexandre Carta. II. Martins, Eliane M. Octaviano.

III. Pontifícia Universidade Católica do Paraná. Programa de Pós-Graduação  
em Direito. III. Título

Doris. 4. ed. – 342.2

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço à minha família e aos meus amigos.

Aos meus pais e ao meu irmão, agradeço toda ajuda a mim dispensada e à minha esposa Daniela sou grato por sua atenção, paciência e dedicação.

Agradeço especialmente ao meu professor orientador Doutor Luís Alexandre Carta Winter pela habilidade na orientação bem como a atenção, o esforço e o apoio empregados e que foram fundamentais para a conclusão do presente trabalho.

## RESUMO

Tem-se como objetivo verificar a existência ou não de fundamentos jurídicos ou econômicos que justifiquem a manutenção da limitação da responsabilidade civil nos contratos internacionais de fretamento marítimo no transporte de mercadorias. O tema desenvolvido consiste no estudo crítico e comparativo das regras de limitação de responsabilidade civil e das principais convenções internacionais sobre transporte internacional de mercadorias em vigência, tais como as Regras de Haia-Visby (Convenção Internacional para Unificação de certas Regras Legais Relativas aos Conhecimentos de Embarque, de 1924), as Regras de Hamburgo (Convenção das Nações Unidas sobre o Carregamento de Mercadorias pelo Mar, de 1978) e as Regras de Roterdã (Convenção das Nações Unidas sobre Contratos de Transporte Internacional de Mercadorias Total ou Parcialmente por Mar de 2008) e sobre o transporte internacional de mercadorias em relação ao Código Comercial Brasileiro de 1850, o Código Civil de 2002 e demais legislação nacional aplicável. O tema foi trabalhado com metodologia de abordagem, a hipotético-dedutiva, e de procedimento, o comparativo, iniciando-se com a utilização do Princípio da Autonomia da Vontade das Partes e da Arbitragem — meio atual mais utilizado na solução dos litígios surgidos a partir de contratos de fretamento e de transporte internacional de bens — para se demonstrar a aplicação de tais regras limitativas de responsabilidade dos armadores frente à carga. Objetiva demonstrar, com a análise das cláusulas que limitam a responsabilidade civil contratual constantes nos *Charter Parties* dos contratos de fretamento, a juridicidade da limitação da responsabilidade civil, de modo a se determinar se há a necessidade de limitação, como forma de proteção aos armadores na atualidade, considerando-se os avanços tecnológicos implementados na área da navegação, em que há a enorme diminuição dos riscos da operação comercial e a competitividade do mercado, além da harmonização do Direito nesta área. Assim como, verifica-se se isso poderá implementar uma maior segurança jurídica ao comércio internacional com conseqüente redução dos custos de frete, dos seguros e dos preços dos produtos em benefício da sociedade.

**Palavras-chave:** Limitação da Responsabilidade Civil. Contrato de Fretamento. Comércio Internacional. Harmonização da Legislação Internacional. Segurança Jurídica.

## ABSTRACT

The objective is to verify the existence or not of legal or economic grounds that justify the maintenance of the limitation of civil liability in international maritime charter contracts in the transport of goods. The developed theme consists of the critical and comparative study of the rules for limiting civil liability and the main international conventions on international transport of goods in force, such as the Hague-Visby Rules ( International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, 1924), the Hamburg Rules ( United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978) and the Rotterdam Rules (United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, 2008) and on the international transport of goods in relation to the Brazilian Commercial Code of 1850, the Civil Code of 2002 and other applicable national legislation. The theme was worked with an approach methodology, the hypothetical-deductive, and of procedure, the comparative, starting with the use of the Principle of Autonomy of the Will of the Parties and of Arbitration - current means most used in the solution of disputes arising from charter contracts and international transport of goods — to demonstrate the application of such rules limiting the liability of shipowners in relation to cargo. It aims to demonstrate, with the analysis of the clauses that limit contractual civil liability contained in the Charter Parties of charter contracts, the legality of the limitation of civil liability, in order to determine whether there is a need for limitation, as a form of protection for shipowners in today, considering the technological advances implemented in the area of navigation, in which there is a huge reduction in the risks of commercial operation and market competitiveness, in addition to the harmonization of Law in this area. As well, it is verified whether this can bring greater legal security to international trade with a consequent reduction in freight costs, insurance and product prices for the benefit of society.

**Keywords:** Limitation of Civil Liability. Charter Party. International Trade. Harmonization of International Legislation. Legal Security.

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AAA	American Arbitration Association
AGCS	Allianz Global Corporate & Specialty SE
BIMCO	Baltic and International Maritime Council
CA	Court of Appeals
CC	Código Civil
CCOM	Código Comercial
CIF	Cost, Insurance and Freight
DDP	Delivery Duty Paid
DES	Direito Especial de Saque
FOB	Free on Board
FOSFA	The Federation of Oils, Seeds and Fats Associations
GAFTA	The Grain and Feed Trade Association
HL	House of Lords
ICC	International Chamber of Commerce
IMB	International Maritime Bureau
IMDG Code	International Maritime Dangerous Goods Code
IMO	International Maritime Organization
INCOTERMS	International Commercial Terms
LCA	Liverpool Cotton Association
LI.L.R.	Lloyd's Law Report
LMAA	The London Maritime Arbitration Association
LR	Lloyd's Report
LREP	Lloyd's Report
P&I CLUB	Protect and Indemnity Club
B	Queen's Bench
QBD	Queen's Bench Division
QBD (Comm Ct)	Queen's Bench Division (Commercial Court)
SOLAS	International Convention for the Safety of Life at Sea
UNCITRAL	United Nation Commission on International Trade Law

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO .....</b>	<b>11</b>
<b>CAPÍTULO 1 — O DIREITO INTERNACIONAL E O DIREITO MARÍTIMO ....</b>	<b>15</b>
<b>1.1 CONVENÇÕES INTERNACIONAIS SOBRE TRANSPORTE E FRETAMENTO DE MERCADORIAS E SUA APLICAÇÃO NO BRASIL .....</b>	<b>16</b>
1.1.1 Regras de Haia e Haia-Visby .....	18
1.1.2 Regras de Hamburgo.....	19
1.1.3 Regras de Roterdã.....	21
1.1.4 O Brasil e as Regras de Haia-Visby, de Hamburgo e de Roterdã.....	23
1.2 OS CONTRATOS INTERNACIONAIS E O PRINCÍPIO DA AUTONOMIA DA VONTADE .....	28
1.2.1 Princípio da Autonomia da Vontade das Partes e sua evolução.....	29
1.2.2 Limites da autonomia da vontade.....	31
1.2.3 Princípio da Autonomia da Vontade das Partes no Direito Internacional Privado.....	32
1.2.4 Princípio da Autonomia da Vontade no Brasil.....	34
1.3 DAS CLÁUSULAS CONTRATUAIS: A ESCOLHA DA LEI APLICÁVEL E A CLÁUSULA DE ELEIÇÃO DE FORO.....	35
1.4 O USO DA ARBITRAGEM NOS CONTRATOS INTERNACIONAIS.....	37
<b>2 O CONTRATO DE TRANSPORTE E DE FRETAMENTO.....</b>	<b>46</b>
2.1 EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO TRANSPORTE DE MERCADORIAS.....	47
2.2 NATUREZA DO CONTRATO DE TRANSPORTE .....	48
2.3 CONTRATO DE TRANSPORTE DE MERCADORIAS PELO MAR.....	49
2.4 CONTRATO DE FRETAMENTO.....	50
2.4.1 Diferenças doutrinárias entre o contrato de transporte e o contrato de fretamento .....	52
2.4.2 Formas de utilização do navio .....	53
2.4.2.1 Contrato de Fretamento por Viagem ( <i>Voyage Charter Party</i> ).....	54
2.4.2.2 Contrato de Fretamento Parcial .....	56

2.4.2.3 Contrato de Fretamento por Tempo ( <i>Time Charter Party</i> ).....	57
2.4.2.4 Contrato de Fretamento a Casco Nu ( <i>Bareboat Charter Party</i> ).....	62
2.4.2.5 Contrato de Fretamento a Casco Nu ( <i>Demise Charter Party</i> ).....	63
<b>2.5 DOS CONTRATOS-TIPO (<i>CHARTER PARTIES</i>).....</b>	<b>64</b>
<b>2.6 OBRIGAÇÕES DAS PARTES NOS CONTRATOS DE FRETAMENTO ....</b>	<b>70</b>
<b>2.6.1 Obrigações gerais.....</b>	<b>70</b>
<b>2.6.2 Obrigações gerais implícitas em um contrato de afretamento de acordo com a <i>Commom Law</i>.....</b>	<b>73</b>
2.6.2.1 Navegabilidade do navio ( <i>Seaworthiness</i> ) .....	74
2.6.2.2 Atuar com eficiência razoável ( <i>Reasonable dispatch</i> ).....	75
2.6.2.3 Obrigação de não desviar da rota acordada ( <i>Deviation</i> ) — Desvio .....	76
2.6.2.4 Obrigação de nomear um porto seguro ( <i>The obligation to nominate a safe port</i> ).....	78
2.6.2.5 Obrigação de não embarcar mercadorias perigosas.....	82
<b>3 DA TEORIA DA RESPONSABILIDADE CIVIL .....</b>	<b>85</b>
<b>3.1. DA RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR INTERNACIONAL DE MERCADORIAS.....</b>	<b>87</b>
<b>3.1.2 Período de responsabilidade do transportador.....</b>	<b>89</b>
<b>3.2 RESPONSABILIDADE NO ORDENAMENTO JURÍDICO BRASILEIRO..</b>	<b>93</b>
<b>3.3 RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR PERANTE AS REGRAS INTERNACIONAIS.....</b>	<b>97</b>
<b>3.3.1 Responsabilidade do transportador perante as regras de Haia-Visby .....</b>	<b>98</b>
<b>3.3.2 Responsabilidade do transportador perante as Regras de Hamburgo.....</b>	<b>101</b>
<b>3.3.3 Responsabilidade do transportador perante as Regras de Roterdã.....</b>	<b>103</b>
<b>4 A LIMITAÇÃO DA RESPONSABILIDADE CIVIL CONTRATUAL.....</b>	<b>106</b>
4.1 A Limitação da Responsabilidade Civil no Contrato de Transporte Internacional e no Direito Brasileiro.....	107
4.2 A Limitação da Indenização no Direito Internacional: origens e situação atual .....	114
4.3 A (Anti)Juridicidade da Limitação da Responsabilidade Civil.....	118
<b>4.3.1 O Desenvolvimento Tecnológico e a diminuição dos Riscos Envolvidos.</b>	<b>118</b>
<b>4.3.2 Da Dificuldade na Contratação de um Seguro Marítimo Internacional .....</b>	<b>130</b>
<b>4.3.3 Da Existência de Argumentos Jurídicos e Econômicos em Favor da Limitação .....</b>	<b>135</b>
<b>4.3.4 Ainda cabe sustentar a limitação da responsabilidade civil contratual? ..</b>	<b>149</b>

<b>5 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>154</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>160</b>
<b>ANEXO A – THE HAGUE-VISBY RULES.....</b>	<b>178</b>
<b>ANEXO B – THE HAMBURG RULES .....</b>	<b>186</b>
<b>ANEXO C – THE ROTTERDAM RULES .....</b>	<b>207</b>
<b>ANEXO D – CONTRATOS DE FRETAMENTO (<i>CHARTER PARTIES</i>) .....</b>	<b>262</b>

## 1 INTRODUÇÃO

Para compreensão das relações contratuais marítimas no comércio internacional, de seus desafios e de suas problemáticas, cumpre se esclarecer o contexto no qual se encontra inserida a presente tese, considerando-se o dinamismo da sociedade internacional atual — caracterizada pelo acirramento do fenômeno da globalização<sup>1</sup>.

As consequências de tal evento têm se refletido na circulação de informações e na velocidade com a qual fatos e fenômenos atingem a sociedade, que são espantosas, o que tem sido identificado como “sociedade informacional”, ou seja, a sociedade em rede, conforme denominação de Manuel Castells. Assim, em razão da tecnologia e das facilidades surgidas os receptores das informações tornam-se cada vez mais exigentes em todos os sentidos: exigentes consigo, com os outros, com as coisas, com tudo, tornando o mundo tão exigente a ponto de os serviços e as informações ficarem insuficientes, esgotáveis e pobres.

Com efeito, considerando-se a atual sociedade de consumo e seu íntimo relacionamento com o comércio internacional, verifica-se que mais de 93% de toda mercadoria circulante no mundo é transportada por frotas mercantes. No âmbito da presente tese, são analisados aproximadamente 75% dos contratos referentes às mercadorias transportadas nesse comércio internacional, conforme informações disponibilizadas pela Organização Mundial do Comércio.

Nessa sociedade de consumo, figuras como o transportador, o comerciante, as empresas intermediárias de exportação, as redes de seguro, os *shipowners* (donos dos navios), os consumidores, entre diversas outras categorias, mostram-se essenciais na realização e na movimentação da vida em sociedade.

A partir de tal constatação, o presente estudo analisa, com maior atenção, as figuras dos Estados e do transportador marítimo de mercadorias, além de circundar outras partes inter-relacionadas nas relações contratuais internacionais. Assim, apesar de se falar na inserção desses atores e *players* em uma sociedade de consumo, a figura jurídica do consumidor final, *per se*, não é o foco maior da presente investigação.

---

<sup>1</sup> Longe de se adentrar nas vastas e reconhecidamente controversas discussões a respeito do conceito de globalização ou de sua etimologia, insta se salientar que, neste trabalho, compreende-se por globalização um processo, especialmente intensificado após a Segunda Guerra Mundial e a Guerra Fria, de mudanças e de transformações tecnológicas e econômicas que impactam, de forma global e local, os mais diversos ramos da vida em sociedade. Mais especificamente, tendo-se em vista o contexto deste estudo, entre essas diversas modificações e os impactos atualmente vivenciados, a tese dedica-se aos deslindes trazidos no âmbito do comércio internacional e do transporte marítimo, em virtude da necessidade de se repensar a atual legislação pertinente.

A partir de tais observações e considerações, determinou-se como tema desta a limitação da responsabilização civil contratual inserida nas relações jurídicas de transporte marítimo que envolvem o Brasil e as principais normas internacionais sobre transporte internacional de mercadorias e limitação da responsabilidade em vigência.

Os objetivos aqui são de se estudar os tratados internacionais de transporte e de fretamento de navios mais adotados atualmente à luz da legislação pátria e de se apresentar as diferenças entre eles, verificando-se, assim, se há ou não fundamentos jurídicos suficientes para a manutenção do entendimento empregado a respeito da limitação da responsabilidade civil contratual na relação de fretamento marítimo internacional que envolva transporte de mercadorias.

Desse modo, a pergunta central deste estudo é saber se, na atualidade, justifica-se a enorme proteção concedida ao armador (*shipowner*) em relação à limitação de sua responsabilidade? Para se tentar responder essa questão, a tese se guia pelo método hipotético-dedutivo, com abordagem e comparativo como procedimento, além da realização de uma pesquisa qualitativa, feita por meio da revisão de literatura, pesquisa bibliográfica, análise dos posicionamentos doutrinários e da comparação da legislação nacional e internacional existentes e em vigor sobre o tema.

Para tanto, no primeiro capítulo, o foco é o estudo das principais convenções internacionais sobre o tema e a utilização da arbitragem como meio de solução de controvérsias. Em especial, são vislumbradas três das principais convenções mais utilizadas no comércio internacional, a saber: as Regras de Haia-Visby; as Regras de Hamburgo (United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978) sobre o transporte internacional de mercadorias; e as Regras de Roterdã.

Malgrado serem as principais convenções internacionais sobre carregamento de mercadorias e fretamento de navios, constata-se que, até o presente momento, o Brasil não é signatário ou os ratificou.

No segundo capítulo, aborda-se contrato de transporte e de fretamento com todas as suas nuances históricas e modernas e cujo entendimento se faz essencial à compreensão a respeito da responsabilidade civil contratual, dado que existem vicissitudes jurídicas nas análises entre essas duas relações contratuais.

No terceiro capítulo, o trabalho apresenta estudos a respeito da responsabilidade do transportador internacional, de modo a desenvolver a ideia geral sobre a teoria da responsabilidade civil e suas nuances no âmbito do Direito Marítimo. Mais precisamente, é analisado o instituto da responsabilidade civil nos contratos que envolvem o transporte marítimo.

No quarto capítulo, procede-se o estudo da limitação da indenização e da argumentação, utilizada sobretudo pelos *shipowners* com o fim de subsidiarem a ideia geral de redução indenizatória. É aqui, pois, que a hipótese desenvolvida tem seu enlace, verificando-se a respeito de tais aspectos sob uma perspectiva interna e internacional da limitação da responsabilidade civil contratual, relacionada à ideia geral dos riscos da atividade marítima, da necessidade de proteção dos armadores e do incentivo das atividades mercantis via mar.

Neste ponto, especialmente, é que parece haver variadas razões para se dizer que a limitação de responsabilidade no Direito Marítimo deve ser atribuída à história marítima, malgrado ainda tratar-se de uma prática cotidiana no âmbito dos comerciantes internacionais.

Nessa perspectiva, a hipótese da pesquisa é a de que se faz evidente a necessidade de reformulação da legislação nacional e, sobretudo, internacional sobre o tema. Logo, faz-se necessário que se reveja a legislação brasileira sobre o comércio internacional, com ênfase, aqui, na responsabilidade do transportador nos contratos de fretamentos de navios e de carregamento de mercadorias para que essa esteja de acordo com a realidade comercial brasileira. Realidade essa composta, em sua maioria, por embarcadores de carga e donos de mercadoria, que sofrem com a limitação da responsabilidade civil contratual imposta pelos tratados internacionais ou pelos contratos de fretamento elaborados pelas grandes associações de comércio internacional.

Também justifica o estudo o fato de, apesar de o Brasil não ser signatário ou ter ratificado as principais convenções internacionais sobre carregamento de mercadorias e fretamento de navios, existir a possibilidade de essas convenções ou legislações de outros países serem aplicadas a comerciantes brasileiros, sejam eles donos de embarcações, armadores, exportadores ou importadores.

Optou-se pelo método hipotético-dedutivo tendo-se em vista que o trabalho parte da análise geral dos objetos de estudo em questão, quais sejam, a variada legislação internacional sobre limitação da responsabilidade civil do transportador e a possibilidade de sua aplicação em contratos de fretamento envolvendo uma parte brasileira, independentemente de esta ser o exportador, o importador, o transportador ou os demais participantes da relação contratual, para estudo específico do objeto em tela, qual seja, estudar a legislação internacional, os contratos e a legislação nacional, de modo que, assim, sejam apontadas possíveis soluções e sugestões de modificação ou de adequação dos tratados internacionais.

Como o trabalho envolve tanto o Direito Marítimo quanto o Direito Internacional Privado, pode-se dizer que a pesquisa está inserida no ramo de estudos dedicados e pertencentes ao Direito Marítimo Internacional Privado. Inclusive, note-se que tal ramo jurídico, sob uma perspectiva do ambiente doméstico brasileiro, demanda doutrina altamente especializada e com inter-relações entre a prática do Comércio Exterior e das Relações Internacionais, assim como com um número de juristas ainda consideravelmente pequeno em relação à demanda crescente de exportações e importações de mercadorias diversas.

Destaca-se ainda que, por estudar as inflexões entre o Direito, o comércio internacional e as questões do transporte marítimo e da correlata responsabilidade civil contratual — com vistas a impulsionar o desenvolvimento brasileiro na balança comercial e nas relações internacionais —, tem-se que a presente tese está inserida na área de concentração do “Direito Econômico e Desenvolvimento”, na linha de pesquisa “Direitos Sociais, Desenvolvimento e Globalização”.

## CAPÍTULO 1 — O DIREITO INTERNACIONAL E O DIREITO MARÍTIMO

Um dos pressupostos de existência do Direito Internacional é exatamente o comércio internacional. Neste, o Direito Marítimo ocupa seu espaço em importância e em volume.

Em termos históricos, tem-se que a própria figura do mar, dos oceanos e a do comércio marítimo encontram-se intimamente relacionadas à transformação da humanidade e das instituições estatais, seja no plano interno, seja no âmbito internacional.

Não obstante, se a existência dos mares e dos oceanos permanece certa ao longo da história da humanidade, o mesmo não se pode imputar às atividades comerciais marítimas, que tiveram considerável evolução ao longo do tempo.

Longe de se desvelar toda história da humanidade<sup>2</sup> no presente trabalho, apenas cumpre-se notar que, se, no passado, o estudo do Direito Internacional, do comércio e do Direito Marítimo fizeram-se relevantes (a exemplo, maior poder naval sobre grandes hegemonias etc.), na atualidade, tem-se tal estudo como imprescindível ao desenvolvimento e à própria sobrevivência dos Estados e dos demais atores nacionais e internacionais.

Ao acompanhar a integralidade da presente tese, o leitor certamente perceberá que o histórico do Direito Marítimo e das visões sobre o mar e a relação do Direito Marítimo com o comércio e com o Direito Internacional trouxeram marcas profundas na atual conjuntura vivenciada.

Assim sendo, o estudo das relações jurídicas contratuais e marítimas da atualidade perpassa, necessariamente, os temas surgidos com o desenvolvimento do comércio internacional e advindos dos efeitos da globalização sobre a sociedade.<sup>3</sup>

Apesar de a existência de várias definições doutrinárias, o Direito Marítimo pode ser concebido, conforme concepção de Eliane Octaviano Martins, como parte do Direito Comercial dedicada ao estudo das normas que regulam a “indústria” da navegação, o comércio marítimo e todos os atos, os fatos e os negócios jurídicos a ele inerentes.<sup>4</sup>

Como o presente trabalho envolve tanto o Direito Marítimo quanto o Direito Internacional Privado, pode-se dizer que a pesquisa está inserida no ramo de estudos dedicados e pertencentes ao Direito Marítimo Internacional Privado.

Nessa via, no estudo das principais fontes do âmbito do Direito Marítimo Internacional Privado, as convenções internacionais regentes se sobressaem. Por certo, é de

---

<sup>2</sup> Para tanto, consulte os estudos da História da Humanidade, de Yuval Harari, em: HARARI, Yuval N. **Sapiens: uma breve história da humanidade**. 50. ed. Porto Alegre: L&PM, 2019.

<sup>3</sup> BASSO, Maristela. **Contratos internacionais do comércio: negociação, conclusão, prática**. 3. ed. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2002.

<sup>4</sup> MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo**. 2. ed. São Paulo: Manole, 2005.

grandiosa importância que tratados internacionais do comércio sejam reconhecidos e aplicados por várias nações em reconhecimento à nova *lex mercatoria*, que cuida das relações contratuais comerciais internacionais e que influi diretamente na vida dos comerciantes<sup>5</sup>.

Na atualidade, a sociedade de consumo e seu íntimo relacionamento com o comércio internacional podem ser constatados no simples fato de que mais de 93% de toda mercadoria circulante no mundo é transportada por frotas mercantes (sendo que a presente tese analisa aproximadamente 75% dos contratos referentes às mercadorias transportadas nesse comércio internacional)<sup>6</sup>.

Para regerem tais relações de comércio em meio internacional, as convenções internacionais, a serem abaixo analisadas, surgem com os propósitos, entre outros, de proporcionar maior uniformização e maior segurança jurídica em um âmbito tão plural quanto o do comércio internacional.

Mais notadamente, interessa a esta investigação proceder ao estudo das principais convenções internacionais sobre transporte e fretamento de mercadorias aplicadas no âmbito do comércio internacional, quais sejam: as Regras de Haia e o protocolo de Haia-Visby, as Regras de Hamburgo e as mais recentes Regras de Roterdã.

## 1.1 CONVENÇÕES INTERNACIONAIS SOBRE TRANSPORTE E FRETAMENTO DE MERCADORIAS E SUA APLICAÇÃO NO BRASIL

Os transportadores marítimos, enquanto navegam pelo mundo, estão sujeitos a intempéries e a condições de todo o tipo<sup>7</sup>. Muitas vezes, veem-se obrigados a responder reclamações ou processos que podem variar em face dos diferentes regimes legais aplicáveis em cada país.

Segundo Strenger, o conjunto de “regulação privada das transações internacionais por modelos contratuais e práticas comerciais consolidadas”<sup>8</sup> compõe o que a doutrina denomina, desde a Antiguidade, de *lex mercatoria*, restando presente até os dias atuais

---

<sup>5</sup> Em linhas gerais, a *lex mercatoria* refere-se à “regulação privada das transações internacionais por modelos contratuais e práticas comerciais consolidadas”. In: STRENGER, Irineu. **Direito do comércio internacional e *lex mercatória***. São Paulo: LTR, 1996. A “nova *lex mercatoria*”, expressão oriunda do doutrinador Berthold Goldman, sugere, de acordo com Maristela Basso, uma ordem normativa de regulação dos problemas dos comerciantes internacionais, contando com normas substantivas e mecanismos de adjudicação de litígios que se desenvolvem paralelamente àqueles consolidados pelos órgãos judiciários estatais. In: BASSO, Maristela. **Curso de Direito Internacional Privado**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2020, p. 215.

<sup>6</sup> Dados da Organização Mundial do Comércio — OMC e da International Maritime Organization — IMO.

<sup>7</sup> Vide tópico específico, desta tese, sobre as inovações tecnológicas e os impactos sobre a navegação e o comércio internacional marítimo.

<sup>8</sup> STRENGER, Irineu. **Direito do Comércio Internacional e *lex mercatória***. São Paulo: LTR, 1996.

Diante de tantas regras e da necessidade de realização de um comércio plural e aberto, com variados parceiros, atualmente, há um consenso sobre a grande necessidade de se uniformizar a regulamentação do transporte marítimo e das diversas normas existentes da *lex mercatoria*, visando-se maior transparência e segurança em sua contratação.

Por via de consequência, a questão da responsabilidade civil se sobressai enquanto assunto de grande valia para fins de uniformização.

No que diz respeito à responsabilidade do transportador da mercadoria de transporte marítimo internacional, esta pode variar em função da legislação internacional ou nacional aplicável, uma vez que existe uma grande diversidade de regimes legais e de convenções internacionais.

É importante se destacar que existem vários regimes legais referentes aos contratos de transporte de bens, entre eles:<sup>9</sup>

- a) Países que ratificaram somente as regras de Haia de 1924 sem seus protocolos posteriores;
- b) Países que adotaram as regras de Haia (1924) e do protocolo de Haia-Visby (1968);
- c) Países que ratificaram as Regras de Haia de 1924 incluindo as modificações trazidas pelos seus protocolos subsequentes (Visby — 1968 e DES — 1979);
- d) Países que introduziram em sua legislação interna os princípios estabelecidos nas Regras de Haia (1924), entretanto sem ratificá-la;
- e) Países que introduziram em sua legislação interna os princípios estabelecidos nas Regras de Haia e suas alterações mediante os protocolos entretanto sem assiná-los ou ratificá-los;
- f) Países que utilizam sua lei interna não incorporando as Regras de Haia e seus protocolos;
- g) Países que assinaram e ratificaram as Regras de Hamburgo;
- h) Países onde a legislação nacional combina disposições internas e disposições retiradas das Regras de Haia, seus protocolos e das Regras de Hamburgo.

Apesar da existência dessa gama de sistemas legais, as nações com maior frota de marinha mercante ou maior importância e representatividade no comércio internacional são signatárias das regras de Haia-Visby, de 1968.

---

<sup>9</sup> VIEIRA, Guilherme Bergmann Borges. **Transporte internacional de cargas**. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2003, p. 49-50.

### 1.1.1 Regras de Haia e Haia-Visby

No século XIX e início do século XX, os transportadores ficavam sujeitos à aplicação das legislações variadas a depender do país onde as mercadorias eram embarcadas ou desembarcadas. Assim, com o intuito de evitarem situação de insegurança jurídica ou incerteza quanto às regras a serem aplicadas, as companhias marítimas começaram a colocar nos versos de seus Conhecimentos de Embarque (B/L) várias cláusulas que excluía ou limitavam sua responsabilidade durante o transporte.

Com isso, houve radical e rápida mudança de um sistema de máxima responsabilidade determinada pelos códigos civis ou comerciais de diferentes países onde o transportador operasse para uma responsabilidade extremamente limitada e variável de companhia para companhia.

Entretanto, no século XIX, os transportadores, que estavam em uma posição favorável de barganha, abusaram de seu poder e esses exageros levaram os contratos a situações de mínima responsabilidade por parte do transportador. Esses fatos foram cruciais para que fosse identificada a grande necessidade de regras únicas que regulamentassem o transporte marítimo internacional.<sup>10</sup>

Então, o Comitê Marítimo Internacional começou a desenvolver regras que poderiam ser utilizadas por várias nações a partir de uma reunião na cidade de Haia, na Holanda, resultando nas Regras de Haia. Com base nessas regras, foi criada, mais tarde, a Convenção de Bruxelas Sobre Certas Regras em Matéria de Conhecimentos de Embarque, que ficou internacionalmente conhecida como Regras de Haia (Hague Rules), promulgada em 1924.

O termo “Haia-Visby” representa o protocolo que alterou as Regras de Haia, de 1924, adotado em Bruxelas, em 23 de fevereiro de 1968. As Regras Visby são o resultado do trabalho do Comitê Marítimo Internacional, que ocorreu em Estocolmo, na Suécia, em 1963. Ressalta-se que o nome “Visby”, atribuído ao protocolo, deve-se ao encontro do comitê realizado posteriormente na antiga cidade de Visby, na ilha sueca de Gotland.

As regras de Haia e de Haia-Visby são praticamente as mesmas, mas o que muda é a alteração que deu força de lei à convenção. A alteração teve como objetivo superar o problema trazido pela decisão do caso *Vita Food Products v Unus Shipping Co*<sup>11</sup>, em que a corte inglesa considerou que as Regras de Haia não tinham força de lei, mas somente força

---

<sup>10</sup> CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de; GUTIÉRREZ, Norman Augusto Martínez. **Limitação da responsabilidade civil no transporte marítimo**. Rio de Janeiro: Renovar, 2016.

<sup>11</sup> *Vita Food Products Inc. v. Unus Shipping Co.* [1939] 63 L1 L.Rep. 21.

de um acordo e não força de lei se no contrato não constasse uma cláusula *Paramount* (ou preponderante), cláusula que determina a aplicação da convenção ao contrato.

### 1.1.2 Regras de Hamburgo

As modificações nas Regras de Haia introduzidas pelo Protocolo de Bruxelas, em 1968, não ganharam aprovação internacional. Isso porque existia uma vontade recíproca de unificação das regras reguladoras do transporte internacional e sua responsabilidade.

Também existia intensa vontade de vários países comerciantes de aumentar a responsabilidade dos transportadores e da criação de um código que tratasse de todas as relações que envolviam o transporte de bens<sup>12</sup>, o que garantiria uma maior proteção e segurança jurídica a todas as partes envolvidas no transporte marítimo.

Esse movimento culminou na produção de uma Convenção que foi adotada em uma conferência Internacional patrocinada e organizada pelas Nações Unidas em Hamburgo em 1978. A Convenção das Nações Unidas sobre Carregamento de Mercadorias pelo Mar<sup>13</sup> assinada em Hamburgo, na Alemanha, em 30 de março de 1978, ficou conhecida como as Regras de Hamburgo, como assim será doravante designada.

Essas regras entraram em vigor apenas em 1992 após um ano da data do depósito do vigésimo instrumento de ratificação, aceitação ou aprovação. Até hoje, 26 países já aderiram às regras da convenção, entretanto não foi assinada e ratificada por nenhuma das grandes potências marítimas. O Brasil não participou das negociações e também não aderiu ao referido tratado internacional, não se vislumbrando interesse, até o presente momento, do país em fazer parte das Regras de Hamburgo.

Ainda assim, as Regras de Hamburgo figuram no rol dos principais tratados internacionais que versam sobre o transporte marítimo, de modo que imprescindível sua apresentação e, especificamente, posterior análise do tratamento conferido no tocante à responsabilidade civil.

As Regras de Hamburgo aplicam-se a contratos de carregamento de mercadorias pelo mar, consistentes de acordo com o próprio texto legal, como qualquer contrato onde o transportador se obriga mediante pagamento de frete de carregar mercadorias pelo mar de um porto a outro, conforme encontra-se disposto em seu artigo 1.6.

---

<sup>12</sup> WILSON, John F. **Carriage of goods by sea**. 4. ed. London: Longman, 2001, p. 213.

<sup>13</sup> UNITED NATIONS COMMISSION ON INTERNATIONAL TRADE LAW (UNCITRAL). **United nations convention on the carriage of goods by sea (The Hamburg Rules)**. Hamburg, 30 march 1978. Disponível em: [https://uncitral.un.org/en/texts/transportgoods/conventions/hamburg\\_rules](https://uncitral.un.org/en/texts/transportgoods/conventions/hamburg_rules). Acesso em: 10 fev 2021.

De acordo com as Regras de Hamburgo, se o contrato apresentar alguma forma de transporte multimodal, a convenção aplicar-se-á apenas na parte marítima do transporte. Aqui, é possível se observar a primeira diferença em relação às regras de Haia ou Haia-Visby, as quais se concentram em contratos de transporte representados por um Conhecimento de Embarque — Bill of Lading.<sup>14</sup>

Para as Regras de Hamburgo, não importa se houve ou não a confecção de um conhecimento de embarque ou outro documento não negociável com as mesmas características.

Com relação ao âmbito de aplicação de suas regras, há definição no artigo 2<sup>15</sup>, que declara que as regras dessa convenção serão aplicadas a todos os contratos de transporte pelo mar entre dois países diferentes se:

- a) o porto de embarque estipulado no contrato é dentro de um país que aderiu à convenção; ou
- b) se o porto de desembarque estipulado no contrato foca em um Estado contratante da convenção; ou
- c) se um dos portos opcionais de desembarque for o porto onde será desembarcada a mercadoria e este porto estiver localizado em um Estado contratante da convenção; ou
- d) se o conhecimento de embarque ou outro documento que evidencie o contrato de transporte pelo mar é emitido em um estado contratante; ou finalmente
- e) se o conhecimento de embarque ou outro documento que também evidencie o contrato de transporte pelo mar contenha regras que declarem que as regras de Hamburgo ou da legislação de um Estado contratante da convenção serão as regras que irão governar o contrato.

Verifica-se que essa convenção não se aplica ao comércio costeiro, também chamado de cabotagem, pois é necessária a existência de um contrato de transporte de mercadorias entre, no mínimo, dois portos em diferentes países.

Ressalta-se, aqui, importante diferença entre as Regras de Haia e as de Hamburgo: as primeiras são somente aplicáveis de porto a porto, englobando o momento do carregamento, a viagem e o desembarque da mercadoria, enquanto as regras de Hamburgo são aplicáveis pelo período integral em que a mercadoria ficar sob responsabilidade do transportador. Os estabelecimentos dessa diferença foi uma forma de se suprimir a deficiência da convenção de Haia ou Haia-Visby, que permite que o transportador exclua qualquer responsabilidade que lhe seja atribuída se a mercadoria não estiver fisicamente no navio.

---

<sup>14</sup> Regras de Haia-Visby, artigo 1.(b). In: **The Hague-Visby Rules: The Hague Rules as amended by the Brussels Protocol 1968**. Brussels, 1968. Disponível em: [https://unctad.org/system/files/official-document/c4isl6rev1\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/c4isl6rev1_en.pdf). Acesso em: 10 fev. 2021.

<sup>15</sup> Regras de Hamburgo. Artigo 2. In: UNITED NATIONS COMMISSION ON INTERNATIONAL TRADE LAW. **United Nations Convention on the carriage of goods by sea (The Hamburg Rules)**. Hamburg, 30 march 1978. Disponível em: [https://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/hamburg/XI\\_d\\_3\\_e.pdf](https://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/hamburg/XI_d_3_e.pdf). Acesso em: 10 fev. 2021.

Portanto, a principal inovação, que difere duas convenções, está especificamente na mudança radical da responsabilidade do transportador. As Regras de Hamburgo trouxeram, pela primeira vez em uma convenção internacional sobre transportes, a ideia de culpa presumida do transportador e aboliram o catálogo de exceções, previstos nas Regras de Haia-Visby, em seu artigo 4.

Contudo, as Regras de Hamburgo não conseguiram uniformizar nem garantir a necessária segurança jurídica a todas as questões pertinentes e relevantes ao transporte marítimo de mercadorias, tanto assim que não teve sucedida adesão pelos Estados.

Apenas a título exemplificativo, conforme observam Osvaldo Agripino de Castro Junior e Norman Augusto Martínez Gutiérrez, as Regras de Hamburgo ainda culminam em não atender as necessidades do transporte aquaviário internacional, inclusive no que tange ao multimodalismo<sup>16</sup>, já que, conforme visto, este não é resguardado em sua integralidade pelas Regras de Hamburgo.

Ademais, conforme observado, as Regras de Hamburgo ainda continuaram a servir aos interesses de grandes grupos de *shipowners* (donos do navio), pois adotaram a ideia geral de limitação da responsabilidade civil.

Assim, ao se proceder a análise de problemáticas existentes nas Regras de Haia-Visby e nas Regras de Hamburgo, fez-se necessário mais recente estudo sobre o transporte marítimo, o que culminou no advento das Regras de Roterdã, documento internacional mais atualizado referente à temática do transporte marítimo e do fretamento de mercadorias.

### 1.1.3 Regras de Roterdã

As Regras de Roterdã referem-se à Convenção das Nações Unidas sobre Contratos para o Transporte Internacional de Mercadorias Total ou Parcialmente por Mar.

Adotada pela Assembleia Geral das Nações Unidas, em 11 de dezembro de 2008, a Convenção visa estabelecer um regime jurídico uniforme e moderno que rege os direitos e as obrigações dos carregadores, transportadores e dos consignatários ao abrigo de um contrato de transporte que inclui um trecho marítimo internacional ou um contrato inteiramente que se dê via modal marítimo.<sup>17</sup>

---

<sup>16</sup> CASTRO JÚNIOR, Osvaldo Agripino de; GUTIÉRREZ, Norman Augusto Martínez. **Limitação da responsabilidade civil no transporte marítimo**. Rio de Janeiro: Renovar, 2016, p. 118.

<sup>17</sup> UNITED NATIONS COMMISSION ON INTERNATIONAL TRADE LAW. **United Nations Convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea (the “Rotterdam Rules”)**: texts and status. New York, 2008. Disponível em: [https://uncitral.un.org/en/texts/transportgoods/conventions/rotterdam\\_rules](https://uncitral.un.org/en/texts/transportgoods/conventions/rotterdam_rules). Acesso em: 12 fev. 2020.

De acordo com a UNCITRAL, as Regras de Roterdã fornecem estrutura legal que leva em consideração os muitos desenvolvimentos tecnológicos e comerciais que ocorreram no transporte marítimo desde a adoção das convenções anteriores, incluindo o crescimento da containerização, o desejo de transporte porta a porta sob um único contrato e o desenvolvimento de documentos de transporte eletrônico<sup>18</sup>.

Assim, diferentemente das convenções anteriores (Regras de Haia-Visby e de Hamburgo), as Regras de Roterdã inovam ao apresentar um texto muito mais extenso, composto de 96 artigos, que apresentam novos conceitos. Sendo que uma importante característica das Regras de Roterdã está no fato de ela não regular apenas o transporte realizado exclusivamente através da via marítima.

Para os efeitos da Convenção, o artigo 1º conceitua o contrato de transporte como:

todo o contrato pelo qual o transportador se obriga, mediante o pagamento do frete, a transportar mercadorias de um lugar ao outro. Este contrato deverá prever o transporte marítimo e também poderá prever outros modais. Entretanto alguns críticos entendem que a convenção não é essencialmente multimodal<sup>19</sup>.

Isso porque ela apenas se aplica se uma parte da operação de transporte se der por via marítima<sup>20</sup>.

As Regras de Roterdã apresentam uma área de aplicação mais abrangente do que a das demais convenções de transporte marítimo. Esta é prevista em seu artigo 5º, que determina sua aplicação aos contratos de transporte quando o remetente e o destinatário encontram-se em Estados distintos e o porto de carga e de descarga do mesmo transporte marítimo encontram-se em diferentes países e se — de acordo com o contrato de transporte — qualquer um dos seguintes locais estiver localizado no Estado contratante: o local de destino, o porto de carregamento, o local de entrega ou o porto de descarregamento.

É importante se pontuar, aqui, uma modificação importante gerada pela convenção e que diz respeito ao regime de responsabilidade do transportador por danos causados à carga, tornando mais claras algumas questões quando comparadas aos regimes previstos nas Regras de Haia-Visby e nas Regras de Hamburgo, principalmente no que tange ao ônus da prova e à base de responsabilidade do transportador.

---

<sup>18</sup> *Ibid.*

<sup>19</sup> Genericamente, transporte multimodal é aquele que, no mesmo contrato, combina mais de um meio de transporte (aéreo, rodoviário, ferroviário, marítimo, fluvial ou lacustre) necessário para a realização da transladação da carga até o local de destino.

<sup>20</sup> É a posição, por exemplo, de juristas como José María Alcántara González, Frazer Hunt, Svante O. Johansson, Barry Oland, Kay Pysden, Jan Ramberg, Douglas G. Schmitt, William Tetley e Julio Vidal. Veja mais em: GONZÁLEZ, José María *et al.* Particular concerns with regard to the Rotterdam Rules. **Cuadernos de Derecho Transnacional**, Madrid, v. 2, n. 2, oct. 2010, p. 5-15. Disponível em: <https://e-revistas.uc3m.es/index.php/CDT/article/view/113/594>. Acesso em: 02 fev. 2020.

Outro ponto importante a ser contemplado é o regime de responsabilidade previsto na Convenção, que dispõe a responsabilidade assemelhada à responsabilidade objetiva do transportador, pois não há necessidade de se demonstrar a culpa do transportador em caso concreto para que haja o dever de este indenizar a outra parte, já que tal culpa é presumida e a responsabilidade somente é afastada quando demonstrada as hipóteses excludentes de responsabilidade.

A limitação pecuniária em relação às Regras de Roterdã foi aumentada e os limites são 875 DES e 3 DES por quilograma:

Esclarece-se que os Direitos Especiais de Saque (DES), ou em inglês Special Drawing Rights, SDR, possuem cotação diária tal qual uma moeda e atualmente valem em torno de 1,4 dólares ou 7,5 reais.<sup>21</sup>

Por fim, ressalta-se que essa Convenção ainda não está em vigor já que, entre os 26 países que a assinaram até hoje, apenas cinco a ratificaram<sup>22</sup>, assim como está determinado que o efetivo funcionamento da Convenção se dará um ano após a vigésima ratificação de um país membro. Ressalta-se que, até o presente momento, o Brasil não faz parte das Regras de Roterdã e não manifestou interesse em aderir à referida convenção internacional.

De todo modo, as Regras de Roterdã encontram-se disponíveis para assinatura e ratificação dos Estados interessados desde 23 de setembro de 2009, na cidade de Roterdã, na Holanda.

Por mais que as Regras de Roterdã sejam as mais atualizadas frente às normas atinentes ao transporte marítimo e à limitação da responsabilidade civil, não se pode falar em uma completa uniformização do transporte marítimo de mercadorias, que ainda fica à mercê de abordagens textuais e de estilos legislativos diferenciados pois diversos países aplicam diferentes regimes jurídicos<sup>23</sup>, o que implica certas consequências.

#### 1.1.4 O Brasil e as Regras de Haia-Visby, de Hamburgo e de Roterdã

Malgrado as convenções apresentadas e as Regras de Haia-Visby, de Hamburgo e as de Roterdã figurarem enquanto as principais regras que regem o transporte marítimo

---

<sup>21</sup> BRASIL. Banco Central. **Conversor de moedas**. Disponível em: <<https://www.bcb.gov.br/conversao>>. Acesso em: 28 ago. 2020.

<sup>22</sup> UNITED NATIONS COMMISSION ON INTERNATIONAL TRADE LAW. **United Nations Convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea (the “Rotterdam Rules”)**: status. New York, 2008. Disponível em: [https://uncitral.un.org/en/texts/transportgoods/conventions/rotterdam\\_rules/status](https://uncitral.un.org/en/texts/transportgoods/conventions/rotterdam_rules/status). Acesso em: 28 ago. 2020.

<sup>23</sup> CASTRO JÚNIOR, Osvaldo Agripino de.; GUTIÉRREZ, Norman Augusto Martínez. **Limitação da responsabilidade civil no transporte marítimo**. Rio de Janeiro: Renovar, 2016, p. 114.

internacional de mercadorias, o Brasil não adotou qualquer uma delas, tampouco parece haver, até o presente momento, interesse do país na adoção destas.

Questiona-se, aqui, pois por qual (is) razão (ões) o Brasil não adotou, até o presente momento, as referidas convenções.

De início, é possível se dizer que as convenções internacionais apresentadas não parecem ser interessantes ao Brasil, dado que o nosso ordenamento jurídico interno apresenta outras soluções e outras visões para os conflitos inerentes à responsabilidade do transportador marítimo.<sup>24</sup>

Nesse sentido, traz-se a posição de Carla Adriana Comitre Gibertoni, que observa o seguinte<sup>25</sup>:

A importância dessas Convenções [Haia-Visby, Hamburgo, Roterdã] para exportadores e importadores é óbvia, já que os Conhecimentos de Embarque, em geral, vinculam o contrato à lei do país do transportador, o qual poderá ter ratificado qualquer uma das Regras citadas. Entretanto, a submissão de um contrato de transporte celebrado no Brasil a uma lei estrangeira é considerada inadmissível pela lei brasileira, de acordo com o artigo 9º da Lei de Introdução as Normas do Direito Brasileiro, que estabelece que, para reger as obrigações, “aplicar-se-á a lei do país em que se constituírem”.

O Brasil contempla, em seu ordenamento jurídico interno, as fontes e as ferramentas para dirimir os conflitos inerentes à responsabilidade do transportador marítimo, sendo razoável afirmar que, ante a sua vocação exportadora, os interesses dos proprietários das cargas parecem estar mais tutelados, o que vai contra a equação obrigacional (transportador x carga) adotada pelas convenções internacionais de Haia, Haia-Visby e Hamburgo, as quais, comparativamente à legislação doméstica brasileira, são bem mais favoráveis aos interesses dos armadores.

Essa, talvez, é a razão pela qual o Brasil não tenha adotado até hoje nenhuma das três convenções internacionais, o que pode parecer um retrocesso e uma posição na contramão das medidas adotadas pelo Governo Brasileiro e pelo Congresso Nacional para revitalizar os estaleiros nacionais e restabelecer a frota mercante nacional, desde a edição da Lei 9.432/97 que criou o chamado Registro Especial Brasileiro. Tais medidas podem ser exemplificadas com o programa de renovação da frota de petroleiros da Transpetro (Programa de Modernização e Expansão da Frota da Transpetro — PROMEF I e II), que tem como premissa a construção, no Brasil, de mais de 40 navios de última geração, todos a serem embandeirados com o pavilhão nacional.

Ora, de fato, conforme analisado, as Regras de Haia-Visby advieram reconhecidamente sob o paradigma da necessidade de se proteger os transportadores marítimos e *shipowners* para que, assim, fosse garantida a evolução da atividade marítima. Não obstante, o entendimento pela proteção dos transportadores perdurou também nas

---

<sup>24</sup> As disposições do ordenamento jurídico brasileiro serão melhor apresentadas quando do estudo do contrato de transporte e de fretamento, em capítulo próprio para tal.

<sup>25</sup> GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e prática do Direito Marítimo**. 3. ed. atual., rev. e ampl.. Rio de Janeiro: Renovar, 2014, p. 517.

Regras de Hamburgo e, mais recentemente, não foram abandonadas por completo nas Regras de Roterdã.

Há, portanto, uma relação de assimetria mundial, na qual os transportadores marítimos e *shipowners* são os maiores beneficiários e detentores de poder político e econômico, o que reconhecidamente influenciou o processo de elaboração dos principais tratados internacionais que versam sobre a matéria do transporte marítimo de mercadorias.

A esse respeito, Osvaldo Agripino de Castro Junior e Norman Augusto Martínez Gutiérrez relatam que, na ocasião das negociações internacionais para realização da mais recente convenção internacional de Roterdã, tanto os países em desenvolvimento quanto os desenvolvidos, acreditando que reformas radicais não ocorreriam e que o antigo sistema de responsabilidade do transportador seria reformado pelo Comitê Internacional (CMI), tornaram-se hostis a este<sup>26</sup>.

Ressalta-se também, conforme observam Osvaldo Agripino de Castro Junior e Norman Augusto Martínez Gutiérrez, que as Regras de Haia-Visby e as Regras de Hamburgo, por mais que tenham sido elaboradas por anos a fio, não atendem as necessidades do transporte aquaviário internacional, inclusive no que tange ao multimodalismo<sup>27</sup>.

A situação mostra-se ainda mais grave sob o ponto de vista do transporte em território brasileiro, no qual a carga transita por portos e rodovias de locais dotados de problemas infraestruturais e logísticos, como a ineficiência no desembarço de rigor, a demora na análise da vigilância sanitária, entre outros.

Com efeito, a falta de infraestrutura e de boa logística portuária no transporte multimodal certamente podem levar a cenários indesejados, entre os quais, o de ficar o país impossibilitado de aumentar suas exportações por conta da falta de infraestrutura e da pouca competitividade em relação aos demais *players* internacionais<sup>28</sup>.

Essa falta de infraestrutura engloba a carência de boas estradas, ferrovias e de hidrovias para o escoamento dos produtos, de portos eficientes e bem equipados e,

---

<sup>26</sup> CASTRO JÚNIOR, Osvaldo Agripino de; GUTIÉRREZ, Norman Augusto Martínez. **Limitação da responsabilidade civil no transporte marítimo**. Rio de Janeiro: Renovar, 2016, p. 117.

<sup>27</sup> *Ibid.*, p. 118.

<sup>28</sup> Nesse ponto, é certo que o meio globalizado aumenta a competitividade entre os participantes da sociedade internacional. Contudo, em relação ao Brasil, segundo o Anuário de Competitividade Mundial (World Competitiveness Yearbook — WCY), referente ao ano de 2020, entre 63 países investigados, o Brasil ocupa a 56ª posição, o que aumenta ainda mais a necessidade de se buscar formas de viabilização jurídica pelo incremento da participação brasileira no comércio internacional. *In*: INTERNATIONAL MARITIME BUREAU. **World competitiveness yearbook 2020**: WCY. Disponível em: <https://worldcompetitiveness.imd.org/rankings/WCY>. Acesso em: 10 jan. 2021.

principalmente, a falta de correta regulamentação e legislação atualizadas para determinadas áreas.<sup>29</sup>

Além disso, as Regras de Hamburgo não se mostraram capazes de solucionar o abismo existente entre os interesses da carga e a responsabilidade do segurador, entre custo e segurança e entre os preços do frete e a responsabilidade civil.<sup>30</sup>

Nesse diapasão, não se pode imaginar que uma das grandes economias do mundo<sup>31</sup> e um grande exportador como é o Brasil tenha aceitado participar dessas convenções. A título exemplificativo, das Regras de Hamburgo, extrai-se que sequer foram assinadas (e ratificadas) pelas grandes potências marítimas, à exceção da Libéria, país considerado com a segunda tonelagem registrada<sup>32</sup>.

Por outro lado, isso não significa, contudo, que não houve avanços em relação às convenções estudadas. Inclusive, a mais recente convenção — Regras de Roterdã — foi pensada e analisada anos a fio para considerar fatores inerentes à realidade comercial da atualidade, comprovadamente marcada pela sociedade de consumo e pelas relações jurídicas eletrônicas.

Nessa medida, não se pode deixar de considerar que, no âmbito internacional, as convenções internacionais auxiliam em uma maior uniformização e harmonização das regras que regem o comércio internacional. São componentes, pois, do que parte da doutrina denomina de *lex mercatoria*<sup>33</sup> ou, ainda, de nova *lex mercatoria*<sup>34</sup>.

Eis o grande desafio jurídico-estatal de viabilizar a evolução interna (no plano doméstico), ao mesmo tempo, auxiliar na uniformização das práticas internacionais e se fazer presente e ativo enquanto sujeito da sociedade internacional e como *player* a ser reconhecido no comércio internacional.

---

<sup>29</sup> Especificamente sobre as questões relacionadas aos portos brasileiros e correlata legislação portuária, consulte, neste trabalho, o seguinte tópico: “2.6 OBRIGAÇÕES DAS PARTES NOS CONTRATOS DE TRANSPORTE E FRETAMENTO”.

<sup>30</sup> CASTRO JÚNIOR, Osvaldo Agripino de; GUTIÉRREZ, Norman Augusto Martínez. **Limitação da responsabilidade civil no transporte marítimo**. Rio de Janeiro: Renovar, 2016, p. 119.

<sup>31</sup> Em 2019, o Brasil chegou a ocupar o 10º lugar entre as maiores economias do mundo, de acordo com dados do Fundo Monetário Internacional (FMI) e o *World Economic Outlook Database*. O Brasil ainda faz parte do G20, fórum internacional que reúne as principais economias do mundo e cujos membros respondem por mais de 80% do PIB mundial, 75% do comércio global e por 60% da população do planeta.

<sup>32</sup> CASTRO JÚNIOR; GUTIÉRREZ, *op. cit.*, p. 120.

<sup>33</sup> Inclusive, a título meramente de curiosidade, tem-se que, para parte da doutrina internacionalista, o advento da *lex mercatoria* está correlacionado ao comércio marítimo. É o posicionamento, por exemplo, de Romano, segundo o qual a *lex mercatoria* teria suas origens no comércio marítimo dos fenícios. *In*: ROMANO, Emilia Rostan. **General principles of english mercantile law: elementi di diritto commerciale inglese**. 2. ed. Torino: Giappichelli, 1960, p. 22.

<sup>34</sup> Em linhas gerais, a *lex mercatoria* refere-se à “regulação privada das transações internacionais por modelos contratuais e práticas comerciais consolidadas”. *In*: STRENGER, Irineu. **Direito do comércio internacional e lex mercatoria**. São Paulo: LTR, 1996. A “nova *lex mercatoria*”, expressão oriunda do doutrinador Berthold Goldman, surge, de acordo com Maristela Basso, como uma ordem normativa de regulação dos problemas dos comerciantes internacionais, apresentando normas substantivas e mecanismos de adjudicação de litígios que se desenvolvem paralelamente àqueles consolidados pelos órgãos judiciais estatais. *In*: BASSO, Maristela. **Curso de Direito Internacional Privado**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2020, p. 215.

De todo modo, faz-se necessário notar também, sob um ponto de vista estratégico e logístico, que as referidas convenções estudadas culminam por não proteger o exportador brasileiro, mas apenas continuam a perpetuar noções antigas e históricas do Direito Marítimo, a exemplo maior da manutenção da limitação da responsabilidade civil contratual do transportador marítimo.

Ainda assim, para fins de adoção de maior uniformização e harmonização das normas que regem o comércio internacional e para fins de conferir maior participação brasileira na sociedade internacional, entre as três convenções analisadas (de Haia-Visby, Hamburgo e de Roterdã), se fosse para se eleger uma dessas para o Brasil ser signatário, recomendar-se-ia a adoção das Regras de Roterdã, documento mais atualizado a respeito da disciplina do transporte marítimo internacional.

Apesar do relacionamento do Brasil com as estudadas convenções do transporte marítimo internacional não figurar enquanto pergunta central a ser solvida na presente tese<sup>35</sup>, é parte, claro, de questões e de temas inseridos em um mesmo plano macroscópico.

No âmbito do Direito Internacional Privado no Brasil, questões como o princípio da autonomia da vontade das partes e o foro de eleição também nem sempre se coadunam com a posição adotada pelas convenções internacionais estudadas.

Assim, se a autonomia da vontade é princípio contratual celebrado em meio internacional, a exemplo maior da convenção mais atualizada no âmbito internacional, as Regras de Roterdã, que abrem reconhecido espaço para a liberdade contratual das partes, podem até mesmo escapar das regras imperativas das normas internacionais<sup>36</sup>. No ordenamento jurídico brasileiro, a autonomia da vontade das partes trata-se de conceito com temperamentos vários.

Quanto ao foro de eleição, em escolha das partes da jurisdição a resolver as lides decorrentes do contrato, o ordenamento jurídico brasileiro parece vislumbrar tal instituto com certa desconfiança, preferindo o manto da jurisdição brasileira, pois cumpre a cada Estado, em seu poder decorrente da soberania, determinar a extensão de sua jurisdição dentro dos limites aceitos pela sociedade internacional e dos tratados internacionais firmados<sup>37</sup>.

Mais especificamente, os aspectos internos e presentes no ordenamento jurídico brasileiro são expostos no próximo tópico do presente trabalho. Tais aspectos auxiliam a compreensão dos pontos de encontro e de dissonância entre o Brasil e as convenções internacionais ora explanadas.

---

<sup>35</sup> Repise-se que a presente tese visa analisar a questão da manutenção ou não da limitação da responsabilidade civil contratual do transportador marítimo internacional de mercadorias. Outrossim, visa esclarecer se existe ou não um fundamento jurídico para justificar a limitação do valor da indenização devida pelo transportador marítimo.

<sup>36</sup> LÓPEZ, Ricardo Sandoval. **Derecho comercial**: Derecho comercial internacional. v. 4. Chile: Editorial Jurídica de Chile, 2015, p. 293.

<sup>37</sup> RECHSTEINER, Beat Walter. **Direito Internacional Privado**: teoria e prática. 5. ed. São Paulo: Saraiva, 2002.

## 1.2 OS CONTRATOS INTERNACIONAIS E O PRINCÍPIO DA AUTONOMIA DA VONTADE

No convívio entre os seres humanos, mormente quando inseridos em uma sociedade de consumo, as relações contratuais são realidade inexorável no cotidiano e o contrato se mostra o principal instrumento operacional do comércio internacional, conforme observa Irineu Strenger<sup>38</sup>.

Para tanto, é preciso se observar o que são os contratos internacionais ora estudados, destacando-se sua natureza jurídica diferenciada das demais relações jurídicas realizadas no âmbito interno.

De modo geral e em que pese não haver uma concepção uniforme e estática do que sejam contratos internacionais, estes apresentam como característica conceitual estarem submetidos a mais de um ordenamento jurídico, seja envolvendo pessoas, bens ou atos, seja envolvendo fatos jurídicos.

Portanto, o elemento jurídico de estraneidade é o fator diferenciador dos contratos internacionais. Conforme explana Paulo Borba Casella, os contratos internacionais diferenciam-se dos contratos internos na medida em que estes ficam sujeitos apenas ao regime jurídico estipulado no Direito Interno e com elementos territorialmente limitados, ao passo que os contratos internacionais são, por definição, extraterritoriais<sup>39</sup>.

Ademais, como destacam Jacob Dolinger e Carmen Tiburcio, a noção de contratos internacionais pode ser extraída do documento denominado *Princípios da Haia sobre Escolha da Lei em Contratos Comerciais Internacionais*, de 2015, uma vez que possuem previsão expressa no sentido de que “um contrato é internacional a não ser que todas as partes tenham seu estabelecimento no mesmo Estado e a relação entre as partes e todos os outros elementos relevantes, independentemente da lei escolhida, estão conectados apenas a esse Estado”<sup>40</sup>.

Ainda assim, apesar das vicissitudes inerentes aos contratos internacionais, há certamente pontos em comum com as relações jurídicas contratuais internas e sem a incidência de mais de um ordenamento jurídico.

Desse modo, os contratos — nacionais ou internacionais — são negócios jurídicos consubstanciados pela voluntariedade livre das partes envolvidas, elemento essencial destes, conforme passa-se a expor adiante.

---

<sup>38</sup> STRENGER, Irineu. **Direito do Comércio Internacional e *lex mercatória***. São Paulo: LTR, 1996.

<sup>39</sup> CASELLA, Paulo Borba. Negociação e formação de contratos internacionais: em direito francês e inglês. **Revista da Faculdade de Direito**, Universidade de São Paulo, p. 124-171, jan. 1990. Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/rfdusp/article/view/67137/69747>. Acesso em: 10 mai. 2021.

<sup>40</sup> DOLINGER, Jacob; TIBURCIO, Carmem. **Direito internacional privado**. 15. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2020, p. 893-894.

### 1.2.1 Princípio da Autonomia da Vontade das Partes e sua evolução

Na Antiguidade, a filosofia não chegou a elaborar a noção de liberdade subjetiva, por isso a autonomia da vontade é algo estranho à cultura greco-romana. Na cultura desse período, a liberdade pressupunha *status* (prestígio) e estava ligada à ação política que agregava os cidadãos, não sendo, portanto, algo que se passava no interior da subjetividade humana. Assim sendo, as formas hierárquicas de domínio fundadas no prestígio é que determinavam a posição das pessoas na sociedade e essa era a noção de liberdade na época. Logo, os contratos surgiram vinculados ao *status* (porque nem todos podem contratar) e, por consequência, conferiam honras recíprocas e, com isso, reforçavam o prestígio dos contratantes.

Já no Direito romano, houve uma sutil, mas importante, modificação porque os contratos se ligam primordialmente à ideia de *status* enquanto posição ocupada por um indivíduo em uma hierarquia, mas já se submetem a um pressuposto ético. Ressalta-se, aqui, que mesmo com a existência dos contratos consensuais, que envolvem o tema da voluntariedade ou involuntariedade dos atos, a noção de liberdade não aparece como subjetividade. A liberdade mantém-se nos padrões do ato voluntário como um processo de deliberação que não delibera sobre todas as coisas. Portanto, é a modernidade que propicia o aparecimento do livre arbítrio na esfera do Direito e a igualdade existente entre as partes, independentemente do prestígio que uma delas possa ter.

Na Idade Média, houve uma importante mudança porque a liberdade deslocou-se para o interior da subjetividade e isso ocorreu com a separação entre querer e poder. O querer passa a ser considerado como uma espécie de escolher, optar, mas não obrigatoriamente de realizar. Surge também a ideia de que a vontade é internamente livre no sentido de que ela pode exercer ou não o seu ato voluntário. A liberdade da vontade (querer) torna-se a condição essencial da igualdade humana.

O princípio da autonomia da vontade reside justamente nessa possibilidade do indivíduo querer ou não querer qualquer coisa. Entretanto, a boa-fé significa manter palavras e acordos. Portanto, o princípio da boa-fé implica no cumprimento dos acordos assumidos.

Ao unir o princípio da autonomia da vontade ao princípio da boa-fé, a tecnologia jurídica estabelece que o contrato é lei entre as partes e imprime à "*pacta sunt servanda*" uma noção de inflexibilidade que os romanos jamais pensaram em infundir. Dado, porém, que o homem é livre para querer qualquer coisa (princípio da autonomia da vontade), surge a possibilidade deste querer (no contrato) o seu próprio mal ou coisas que não dependem dele, não possíveis de serem realizadas.

No Direito romano, o Direito (*jus*) é o resultado de uma atividade (ação) conduzida pela virtude. A ação pressupõe liberdade (jamais liberdade subjetiva) e é dominada pela palavra (discurso) e pela busca dos critérios da decisão justa, sábia, prudente e corajosa. Sob esse enfoque, o Direito romano se articula como o exercício de uma atividade ética, da prudência (*prudentia*), da virtude moral do equilíbrio e da ponderação nos atos de julgar, motivo pelo qual ganha relevância e recebe a qualificação de *jurisprudencia*. Conduzida pela ética, a ação de decidir visa sempre ao bem do cidadão (bem moral) e ao bem da cidade (bem político); não faz sentido, portanto, no Direito romano, alguém desejar (querer) o próprio mal, o mal da cidade ou algo que não possa realizar.

Em suma, a liberdade como opção totalmente desvinculada não é tematizada no Direito romano porque o querer aparece vinculado ao próprio bem e às coisas possíveis de se realizar. Nos dias de hoje, infelizmente, algumas decisões fundadas na autonomia da vontade e na “*pacta sunt servanda*” apontam para o direito de alguém querer o próprio mal ou o impossível, o que acarreta que certas decisões determinem a validade de contratos que são totalmente parciais e contrários aos interesses de uma das partes.

Até mesmo para que se mude essa situação, foram criados microssistemas legais, que são protetivos das partes mais fracas, como é o caso do Código de Defesa do Consumidor.

Posteriormente, houve o desenvolvimento e o fortalecimento do Estado moderno, onde é a liberdade subjetiva que justifica e legitima a criação do Estado pelo contrato social. (Jean-Jacques Rousseau). Por isso, na concepção liberal daquela época, o Estado é pensado como aquele que, concomitantemente, abstém-se de constranger a vontade livre e confere a essa vontade as condições para o seu exercício.

Entretanto, pressionada pelos fatos, a liberdade subjetiva vai cedendo espaço à vontade jurídica do Estado, restando apenas a liberdade dita como negativa, que se fixa no princípio segundo o qual “ninguém é obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei”.

Nessa arquitetura, conforme aumenta o conjunto normativo de um ordenamento jurídico-estatal, diminui a autonomia da vontade. Com essa solução, a autonomia da vontade sofre restrições, e, com ela, o aspecto da moralidade que se liga à subjetividade. O Estado, enquanto sujeito universal, prevalece sobre o cidadão, enquanto sujeito singular. Disso resulta o domínio da eticidade e a primazia da subjetividade de grau superior do Estado sobre a liberdade subjetiva de cada cidadão.

Portanto, o Estado estabelece um conjunto de padrões objetivos que devem ser incorporados pela vontade individual como padrão. Essa solução pode aniquilar a liberdade subjetiva como autonomia da vontade, posto que, uma vez criado o Estado, este pode impor

uma heteronomia tão ampla ao limite de restringir a liberdade negativa ao âmbito das condutas tidas como irrelevantes ou descompromissadas eticamente.

Por esses motivos, nas elaborações mais recentes da tecnologia jurídica, o princípio da autonomia da vontade é mitigado, submete-se à ordem positiva estatal porque depende desta o reconhecimento da validade e da eficácia dos contratos realizados. A vontade só é autônoma quando a ordem positiva não a proíbe e somente nesse sentido é possível se afirmar que o contrato estabelece leis entre as partes (*pacta sunt servanda*).

Nesse contexto, os juristas fixam para os contratos os seguintes princípios: a) todos são livres para contratar ou não; b) ninguém é obrigado a ficar vinculado ao contrato para sempre; c) todos são livres para escolher com quem contratar; e d) os contratantes têm ampla liberdade para estipular, de comum acordo, as cláusulas do contrato. Assim sendo, em virtude das condicionantes especificadas, o valor operacional de tais princípios é bastante reduzido.

O Princípio da Autonomia da Vontade consiste no poder de estipular livremente, como melhor lhe convier, mediante acordo de vontades, a disciplina de seus interesses, suscitando efeitos tutelados pela ordem jurídica, envolvendo, além da liberdade de criação do contrato, a liberdade de contratar ou não, de escolher outro contratante e de fixar o conteúdo do contrato. Liberdades essas limitadas pelas normas de ordem pública, pelos bons costumes e pela revisão judicial dos contratos.

### **1.2.2 Limites da autonomia da vontade**

A modernidade estabelece que no interior da vontade haja uma ausência absoluta de coação (autonomia da vontade) e, ato contínuo, o que promove a crença de que todos são absolutamente livres e iguais para contratar.

Ora, a liberdade como autonomia da vontade, na perspectiva do relacionamento de um ser livre com outro ser igualmente livre, permite se perceber, principalmente no contrato de adesão, que o exercício da autonomia da vontade de um é sempre limitado pelo exercício da autonomia do outro.

Desse modo, as relações contratuais fundadas na autonomia da vontade envolvem correlações de força, em que uma das partes pode impor a sua vontade (poder) e, com isso, limitar a autonomia da outra ao extremo. Dado que ocorre sempre uma interferência limitadora da liberdade de um pela liberdade do outro, o Princípio da Autonomia da Vontade é uma mera ilusão e, ato contínuo, a liberdade que equaliza as partes e estabelece o Princípio da Igualdade também não passa de simples aparência. São apenas formas de domínio mais

sutis do que o puro exercício da força física. Isso porque o vínculo entre as partes não se submete à vontade, trata-se, portanto, de uma adesão inexorável.

De outra parte, a liberdade como faculdade (querer e poder) não anula o fato de o relacionamento de um ser livre em face da natureza e da organização social. Os indivíduos estão imersos em um mundo dotado de leis naturais inexoráveis e de padrões sociais petrificados. Diante desse mundo circundante, não faz sentido se escolher uma liberdade individual incondicionada, motivo pelo qual é fora de propósito imaginar que alguém possa querer livremente a comida que o alimenta. Há, pois, vínculos muito estreitos entre liberdade e necessidade.

Diante dos padrões sociais, é possível se perceber que também na sociedade moderna os contratos se submetem não à ideia de livre arbítrio, mas ao *status* enquanto posição econômica ocupada pelo indivíduo no interior da sociedade. A instituição financeira, por exemplo, submetida ao cálculo econômico, não financia a compra do imóvel ou do automóvel para qualquer um, portanto, nem todos são convocados para contratar, mas apenas aqueles que possuem, pelo menos potencialmente, reservas financeiras (*status*) que lhes permitem assumir determinadas obrigações.

O homem não delibera sobre a natureza ou a necessidade, assim como não faz sentido deliberar contra si mesmo ou contra o seu próprio bem. É certo que as relações contratuais pressupõem certo movimento volitivo, mas isso não pode implicar o reconhecimento de uma vontade totalmente incondicionada. Além das condicionantes já especificadas, é preciso se considerar a autonomia da vontade em face da heteronomia estatal, ou seja, o Estado pode até não constranger a liberdade subjetiva (vontade livre), mas pode constranger o exercício dessa liberdade.

A autonomia da vontade das partes na arbitragem também sofre limitações. Mesmo no procedimento arbitral, em que a autonomia da vontade serve de princípio basilar, essa vontade não pode ser ilimitada. Seu limite está principalmente no respeito ao princípio da igualdade entre as partes e no respeito à ordem pública dos estados.

### **1.2.3 Princípio da Autonomia da Vontade das Partes no Direito Internacional Privado**

O Direito Internacional Privado tem como uma de suas funções principais indicar norma a ser aplicada em um litígio com conexão internacional. Assim sendo, o Direito Internacional Privado não soluciona a questão jurídica principal, mas determina o direito que será aplicável a tal questão pelo juiz ou árbitro ao caso concreto. Portanto, o Direito Internacional Privado resolve primordialmente conflitos de leis no espaço.

O Princípio da Autonomia da Vontade das Partes é atualmente um dos elementos de conexão mais discutidos nas doutrinas nacional e internacional.

No Direito Internacional Privado, esse princípio significa que as próprias partes poderão escolher o direito aplicável que regerá a sua relação jurídica.

No século XVI, O jurista francês Charles Dumoulin<sup>41</sup> desenvolveu o Princípio da Autonomia da Vontade no Direito Internacional Privado. Contudo, a teoria de Dumoulin somente foi utilizada na prática nos séculos XIX e XX.

A jurisprudência francesa utilizou-se de sua teoria em um caso da American Trading Co., em que o acórdão da Corte de Cassação, pela primeira vez, posicionou-se pela permissão da Autonomia da Vontade das Partes ao estabelecer a lei a ser aplicada ao contrato.

Coincidentemente, o contrato tratava de transporte internacional de mercadorias, no qual surgiu um litígio referente a uma carga de propriedade da empresa American Trading Co., que fora transportada para um porto francês por um navio da Quebec Steamship. Como a mercadoria (farinha de trigo) chegou avariada, a American Trading Co. acionou a Quebec Steamship e solidariamente o capitão do navio para obter o ressarcimento do prejuízo. Como defesa, a Quebec alegou a existência de uma cláusula de irresponsabilidade, inserida na Charter-Party (documento que representa o contrato de fretamento). A essa alegação a American contra-argumentou expondo que o contrato estava submetido à Lei de Nova York, lei esta que considerava aquela cláusula nula. A tese foi acolhida em primeira instância e rejeitada na segunda instância, encaminhando-se para a decisão final da Corte de Cassação. Nesse processo, a American Trading atacou o acórdão de segunda instância dizendo que a cláusula de exoneração da responsabilidade da Quebec Steamship não era válida porque contrariava a regra *Lex loci contractus*, ou seja, a regra do lugar onde o contrato foi celebrado e porque era a lei do local que as partes expressamente mencionavam.<sup>42</sup>

Esse princípio, no Direito Internacional Privado, significa que as próprias partes poderão escolher o direito aplicável e que regerá a sua relação jurídica.

Nesse caso, o elemento de conexão é a própria vontade manifestada pelas partes, que está vinculada a um negócio jurídico com conexão internacional<sup>43</sup>.

Até o julgamento desse caso, a norma de conexão adotada para os contratos internacionais pela Corte de Cassação francesa, no século XIX, foi a da lei do local de conclusão do contrato, tanto para os problemas de forma quanto para os de fundo.

---

<sup>41</sup> DOLINGER, Jacob. **Direito Internacional Privado**: parte geral. 8. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2005, p. 134.

<sup>42</sup> ARAÚJO, Nádia de. **Direito Internacional Privado**: teoria e prática brasileira. 3. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2006, p. 354 *et. seq.*

<sup>43</sup> RECHSTEINER, Beat Walter. **Direito Internacional Privado**: teoria e prática. 5. ed. São Paulo: Saraiva, 2002, p. 133.

Atualmente, as convenções internacionais estão, em sua maioria, permitindo expressamente essa faculdade às partes para a escolha da lei aplicável à solução de litígios referentes a contratos internacionais.

Essa tendência internacional dos tratados e das convenções influenciou a modificação de legislações internas de vários países europeus e sul-americanos.

A força da autonomia da vontade praticamente se concentra no contrato, pois sendo esse uma relação entre sujeitos de direito, é, em consequência, o campo mais abrangido por essa categoria jurídica, principalmente porque a relação obrigacional se estabelece entre pessoas<sup>44</sup>.

A autonomia da vontade se consagrou como princípio objetivo em todo complexo comportamental do comércio internacional. Isso exatamente porque se revelou apta a consumir a formalização dos atos jurídicos de que se serve o intercâmbio mercantil na consecução de seus fins<sup>45</sup>.

A primeira convenção internacional a utilizar o critério da autonomia da vontade das partes como fator de conexão principal para designar o direito aplicável ao contrato foi a Convenção sobre a Lei Aplicável às Vendas de Caráter Internacional de Objetos Móveis, de 1955<sup>46</sup>.

Ressalta-se que existem outras importantes convenções internacionais que aceitam o Princípio da Autonomia da Vontade das partes, as quais pode-se citar: a Convenção de Viena Sobre a Compra e Venda Internacional, realizada pela UNCITRAL (United Nations Commission for the International Trade Law) ou CNUDCI (Comissão das Nações Unidas para o Direito do Comércio Internacional), finalizada em 1980, e a Convenção de Roma, de 1980, Sobre a Lei Aplicável às Obrigações Contratuais. No âmbito da América Latina, a convenção que contempla o princípio da Autonomia da Vontade é a Convenção Interamericana, de 1994, que versa sobre lei aplicável aos contratos internacionais. Convenção essa que o Brasil assinou, mas ainda não ratificou.

#### 1.2.4 Princípio da Autonomia da Vontade no Brasil

A Lei de Introdução ao Código Civil, de 1916, em seu artigo 16, expressamente permitia a teoria da autonomia da vontade e seu texto assim dispunha: “Regulará, salvo estipulação em contrário, quanto à substância e ao efeito das obrigações, a lei do lugar onde forem contraídas”.

---

<sup>44</sup> STRENGER, Irineu. **Direito Internacional Privado**. 5. ed. São Paulo: LTR, 2003, p. 856.

<sup>45</sup> *Ibid.*, p. 857.

<sup>46</sup> ARAÚJO, Nádia de. **Contratos internacionais: autonomia da vontade, Mercosul e convenções internacionais**. 3. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2004, p. 135.

A expressão “*salvo estipulação em contrário*” propiciava que as partes escolhessem a lei aplicável ao contrato. O jurista Clóvis Beviláqua, autor do projeto, em seus comentários, esclarece sua posição a favor da autonomia da vontade das partes em escolher a lei que iria reger sua relação obrigacional, pois as obrigações se originavam da vontade e do domínio do querer individual, assim, sua opção por determinada lei deveria ser respeitada<sup>47</sup>.

Atualmente, o Brasil não aceita a teoria da Autonomia da Vontade. A Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro (LINDB) expressamente declara:

Artigo 9º: Para qualificar e reger as obrigações, aplicar-se-á a lei do país em que se constituírem.  
§1º Destinando-se a obrigação a ser executada no Brasil e dependendo de forma essencial, será esta observada, admitidas as peculiaridades da lei estrangeira quanto aos requisitos extrínsecos do ato.  
§2º A obrigação resultante do contrato reputa-se constituída no lugar que residir o proponente.

Por outro lado, esta não aceitação da teoria da Autonomia da Vontade não parece ser a realidade em torno dos contratos internacionais marítimos sob a óptica da prática comercial e das principais cláusulas contratuais.

### 1.3 DAS CLÁUSULAS CONTRATUAIS: A ESCOLHA DA LEI APLICÁVEL E A CLÁUSULA DE ELEIÇÃO DE FORO

Quando as partes envolvidas em um contrato com conexão internacional escolhem a lei aplicável, é importante se salientar que elas se referem à lei interna do país que estão escolhendo. Portanto, se as partes indicam, por exemplo, a lei francesa para reger um contrato, elas assumem que a lei interna da França é que regerá o contrato, o que não engloba o Direito Internacional Privado Francês, com suas normas para solução de conflitos e suas regras de conexão. Caso contrário, poder-se-ia cair na situação de um reenvio, que não teria sentido.

Entretanto, a submissão de um contrato de transporte marítimo celebrado no Brasil a uma lei estrangeira é considerada inadmissível pela lei brasileira porque, de acordo com o artigo 9º da LINDB, as obrigações serão regidas pela lei do país onde se constituírem.

Verifica-se, então, que, no Brasil, o critério utilizado em relação a contratos entre presentes é o do local de celebração. Portanto, em uma corte brasileira, as questões tratadas referentes a conhecimentos de embarque emitidos no Brasil estarão sujeitas à lei brasileira,

---

<sup>47</sup> *Ibid.*, p 104.

mesmo que, nos conhecimentos de embarque, existam cláusulas que se vinculam à lei do país onde está domiciliado o transportador.

Já a cláusula de eleição de foro significa a possibilidade de escolha pelas partes contratantes do tribunal onde serão dirimidos quaisquer conflitos, disputas e lides que, porventura, venham a surgir em decorrência do contrato firmado.

Geralmente, os conhecimentos de embarque apresentam, além das cláusulas da escolha da lei aplicável, cláusulas de eleição de foro que estipulam que as ações e eventuais litígios decorrentes daquele contrato devam ser impetrados em tribunais estrangeiros. Nesse caso, o foro estrangeiro poderia aplicar legislação completamente diferente da legislação brasileira e, dependendo de suas regras de Direito Internacional Privado, poderia utilizar a *Lex fori* (Lei do Foro) ou aceitar a aplicação da autonomia da vontade das partes e empregar a lei indicada contratualmente.

Destaca-se que a legislação brasileira permite a cláusula de eleição de foro. A Súmula 335, do Supremo Tribunal Federal, declara que: “É válida a cláusula de eleição do foro para os processos oriundos do contrato.”

Em nossos textos legais, não há nenhum artigo que expressamente proíba a referida cláusula, entretanto, em caso de contrato de adesão, o artigo 112, do CPC, permite ao juiz considerar nula a cláusula de eleição de foro, como pode-se observar:

Art. 112. CPC. Argui-se, por meio de exceção, a incompetência relativa.  
Parágrafo único. A nulidade da cláusula de eleição de foro, em contrato de adesão, pode ser declarada de ofício pelo juiz, que declinará de competência para o juízo de domicílio do réu. (Parágrafo acrescentado pela Lei n.º 1.280, de 16.02.2006, DOU 17.02.2006.

No Brasil, os julgados tendem a afastar a competência estrangeira em caso de contratos de transporte executados em nosso país. Dessa forma, os juízes consideram a lei do local de cumprimento (lei brasileira), não sendo aceito o foro de eleição.

O argumento, erroneamente utilizado pelos magistrados, é o de que o conhecimento de carga ou conhecimento de embarque é um contrato de adesão e, nesse tipo de contrato, não há concorrência de vontades e livre escolha do foro.

— PROCESSUAL CIVIL — FORO DE ELEIÇÃO — EXCEÇÃO DE INCOMPETÊNCIA — CONTRATO DE ADESÃO — Tem-se como inválida a cláusula de eleição de foro inserta em contrato de adesão da qual resulta inviabilidade ou especial dificuldade de acesso ao judiciário à parte que adere ao contrato. Jurisprudência desta turma. (TRF 4ª R. — AI 2005.04.01.054550-3 — 4ª T. — Rel. Juiz Fed. Márcio Antônio Rocha — DJU 07.06.2006 — p. 479)

O contrato de transporte marítimo internacional não pode ser considerado um contrato de adesão porque existe nesse contrato especialidade e especificidade. Ou seja, há características específicas só aplicáveis a ele. Ressalta-se que a jurisprudência atual já está corrigindo esse erro, como será demonstrado adiante.

Outro argumento também citado na jurisprudência é o da necessidade de se provar que uma das partes teve dificuldade de acesso à justiça em face da escolha do foro, pois a cláusula de eleição de foro prevalece sobre as Regras de Competência Relativa, como claramente se verifica:

AGRAVO INTERNO — NEGATIVA DE SEGUIMENTO A AGRAVO DE INSTRUMENTO — MANIFESTO CONFRONTO COM JURISPRUDÊNCIA DOMINANTE — CLÁUSULA DE ELEIÇÃO DE FORO — Prevalência sobre regra de competência relativa. Art. 94, § 4º, do CPC. Ausência de prova de dificuldade de acesso à justiça. 1— Não havendo prova de especial dificuldade de acesso à justiça, prevalece a cláusula de eleição de foro prevalece sobre as regras de competência relativa. 2— Agravo conhecido e não provido. (TJPR – AG 0323261-7/01 — 15ª C.Cív. — Rel. Des. Luiz Carlos Gabardo — J. 15.02.2006) JCPC.94 JCPC.94.4.

Desse modo, as convenções internacionais que regulam o transporte de mercadorias, bem como as leis estrangeiras que serão estudadas posteriormente, têm tido pouco reflexo nas exportações e nas importações brasileiras a não ser que:

- a) Exista uma Cláusula Arbitral nos contratos de transporte ou contratos de fretamento;
- b) Que haja uma alteração no Código Civil Brasileiro ou na Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro (LINDB) e a consequente aceitação do Princípio da Autonomia da Vontade das Partes;
- c) Que seja feita a ratificação da Convenção Interamericana sobre a Lei aplicável aos Contratos Internacionais de 1994, que contempla o Princípio da Autonomia da Vontade e da qual o Brasil é signatário;
- d) Através da assinatura e ratificação das Regras de Haia-Visby (Convenção Internacional para Unificação de Certas Regras em Matéria de Conhecimento de Embarque feito em Bruxelas em 25 de agosto de 1924, (Regras de Haia) com o protocolo modificativo de 23 de fevereiro de 1968 (Regras Visby).
- e) Ou através da assinatura e ratificação da Convenção das Nações Unidas sobre Transporte Marítimo Internacional feito em Hamburgo em 31 de março de 1978. (Regras de Hamburgo)

#### 1.4 O USO DA ARBITRAGEM NOS CONTRATOS INTERNACIONAIS

Atualmente, é inegável a importância da arbitragem nos sistemas jurídicos nacionais ou internacionais. Ela é a forma mais utilizada para a solução de litígios fora do âmbito do judiciário.

É importante se pontuar que vários são os motivos que justificam sua vasta utilização, entre eles, estão a celeridade com que se chega às decisões, o caráter confidencial de suas informações, o baixo custo do seu procedimento, se comparado com o judiciário, e principalmente o respeito e a ampla utilização do Princípio da Autonomia da Vontade das Partes durante todo o procedimento arbitral.

O Princípio da Autonomia da Vontade sofreu e vem sofrendo modificações ao longo da história da humanidade. Ora, assim como a sociedade e, por conseguinte, o Direito se transformam, o Princípio da Autonomia da Vontade também se modifica.

Em nossa sociedade moderna e liberal, a vontade é considerada como a sede da liberdade e da igualdade. Com isso, a ideia de uma vontade livre e igual passa a ser uma peça de grande importância em nosso ordenamento jurídico. Assim, a crescente maximização dessa noção de liberdade subjetiva é um dos motivos pelos quais a autonomia da vontade e a igualdade das partes aparecem como princípios organizadores da Teoria dos Contratos. Sob a influência desses princípios, o contrato passa a ser concebido como o resultado da convergência de vontades totalmente livres e iguais.

Quanto à arbitragem e o Princípio da Autonomia da Vontade das Partes, primeiramente é importante se esclarecer que a arbitragem não se confunde com a mediação ou com a conciliação, apesar de todas serem uma forma de solução de conflitos extrajudiciais. Na mediação e na conciliação, a decisão surge de um acordo de vontades das partes auxiliadas por um mediador ou conciliador. Já na arbitragem, a decisão é proferida por um árbitro que, mesmo sendo escolhido pelas partes, impõe sua decisão.

Após a Segunda Guerra Mundial, a arbitragem internacional passou por sua primeira grande fase de desenvolvimento em face do aumento das relações comerciais entre os países aliados, que foram proporcionadas pela paz e pela segurança alcançadas. No mundo atual, com a economia globalizada e o gigantesco número de relações comerciais existentes, a arbitragem internacional desempenha um papel da maior relevância para a solução de conflitos. Grandes agentes econômicos internacionais consideram a ordem jurídica de determinado estado inapta ou não tão competente para resolver litígios ou controvérsias comerciais internacionais.

Logo, o aumento da utilização desse instituto também tem direta ligação com as suas características básicas e os princípios que a regem. Desses, pode-se citar a especificidade e a capacidade de seus árbitros, a celeridade processual, a menor onerosidade

do procedimento, a confidencialidade das informações no procedimento arbitral e o respeito ao Princípio da Autonomia da Vontade das Partes.

No Brasil, o Instituto da Arbitragem existe há bastante tempo, entretanto é muito pouco utilizado. No Direito brasileiro, a arbitragem existe desde a colonização portuguesa, em que a Constituição Imperial, de 1824, previa o Juízo Arbitral, seguindo, depois, pelo Código Comercial, de 1850. Posteriormente, integrou o Código Civil, de 1916, mais tarde pelos Códigos de Processo Civil, de 1939 e de 1973, e finalmente com o advento da Lei de Arbitragem, Lei 9.307, de 1996.

Internacionalmente, na história da arbitragem, o Brasil assinou e ratificou o Protocolo de Genebra, de 1923. Posteriormente, em 1958, o Brasil assinou a Convenção sobre o Reconhecimento e a Execução de Sentenças Arbitrais Estrangeiras, a Convenção de Nova Iorque, em 1975, ratificou a Convenção Interamericana Sobre Arbitragem Comercial Internacional do Panamá e a Convenção Interamericana sobre Eficácia Extraterritorial das Sentenças e Laudos Arbitrais Estrangeiros, de 1979, em Montevidéu.

Após a Lei de Arbitragem brasileira, de 1996, nota-se que o Brasil continuou assinando tratados relativos à matéria como o Protocolo de Lãs Lenhas — Decreto nº 2.067, de 1996 —, aprovou o Acordo sobre Arbitragem Comercial Internacional do Mercosul, de 1988, o Acordo sobre Arbitragem Comercial entre o Mercosul, a Bolívia e o Chile também em 1988, e recentemente aprovou a Convenção de Nova Iorque, que foi promulgada pelo Decreto 4.311, de 23 de julho de 2002.

Por ser de natureza contratual, a arbitragem utiliza os princípios norteadores dos contratos como base de sua sustentação. O Princípio da Autonomia da Vontade das Partes é um princípio basilar no procedimento arbitral. Tanto o é que a simples leitura dos textos legais permite a verificação desse fato.

Conforme dispõe o Código de Ética para Árbitros, aprovado pelo Conselho Nacional das Instituições de Mediação e Arbitragem (Conima), em seu artigo primeiro, que trata da Autonomia da Vontade das Partes, “O árbitro deve reconhecer que a arbitragem se fundamenta na autonomia da vontade das partes, devendo centrar sua atuação nesta premissa.”<sup>48</sup>

O Princípio da Autonomia da Vontade é o principal sustentáculo do Instituto da Arbitragem. É consagrado, desde a liberdade das partes em transacionar direitos patrimoniais disponíveis em um negócio, à livre escolha de optarem pela arbitragem para solucionar suas controvérsias. Isso com a inclusão da cláusula compromissória no contrato celebrado,

---

<sup>48</sup> Conselho Nacional das Instituições de Mediação e de Arbitragem. **Título.** Disponível em: <http://www.conima.org.br>. Acesso em: 29 dez. 2019.

passando pelo estabelecimento de regras quanto ao procedimento arbitral até a fixação de prazo para o Instituto da Arbitragem prolatar a sentença arbitral.

Em nenhum momento, esse princípio deverá ser relegado a segundo plano pelo árbitro no desempenho de suas funções, posto ser sua investidura delegada pelas partes e delimitada, por elas próprias, em aspectos relativos a seus interesses no âmbito da controvérsia.

Conforme a posição da Professora Nádia de Araújo<sup>49</sup>, o artigo 2º da Nova Lei de Arbitragem possibilita a existência do Princípio da Autonomia da Vontade não só nos contratos internacionais como também nos contratos de direito interno submetidos à arbitragem, promovendo uma verdadeira revolução no Direito brasileiro, que sempre se mostrou reticente em relação a essa teoria. A autora ainda esclarece que atualmente se permite que as partes envolvidas em um contrato nacional ou internacional estipulem, na convenção arbitral, a lei aplicável ou ainda determinem a aplicabilidade de princípios gerais do Direito, como os Princípios para os Contratos comerciais internacionais, de 1994, criados pelo UNIDROIT, além dos usos e dos costumes.

Como mencionado anteriormente, o Princípio da Autonomia da Vontade é princípio basilar da arbitragem e é muito presente nos textos de arbitragem comercial nacional e internacional, como se pode observar na Lei de Arbitragem Brasileira, Lei n.º 9.307, de 23 de Setembro de 1996, que dispõe:

Art. 2º. A arbitragem poderá ser de direito ou de equidade, a critério das partes.

§ 1º. Poderão as partes escolher, livremente, as regras de direito que serão aplicadas na arbitragem, desde que não haja violação aos bons costumes e à ordem pública.

Da mesma forma, as regras de Direito comparado tal como a Lei Modelo Da Comissão das Nações Unidas para o Desenvolvimento do Comércio Internacional (UNCITRAL) sobre a Arbitragem Comercial Internacional dispõe, em seu artigo 28:

Artigo 28: 1. O tribunal arbitral decide o litígio de acordo com as regras de direito escolhidas pelas partes para serem aplicadas ao fundo da causa. Qualquer designação da lei ou do sistema jurídico de um determinado Estado será considerada, salvo indicação expressa em contrário, como designando diretamente as regras jurídicas materiais deste Estado e não as suas regras de conflitos de leis.

§ 2º. Poderão, também, as partes convencionar que a arbitragem se realize com base nos princípios gerais de direito, nos usos e costumes e nas regras internacionais de comércio.

---

<sup>49</sup> ARAÚJO, Nádia de. **Contratos internacionais: autonomia da vontade, Mercosul e convenções internacionais**. 3. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2004, p. 118 *et. seq.*

Art. 3º. As partes interessadas podem submeter a solução de seus litígios ao juízo arbitral mediante convenção de arbitragem, assim entendida a cláusula compromissória e o compromisso arbitral.

Esse dispositivo também se verifica na Lei Modelo da UNCITRAL, em que o artigo 19 dispõe da determinação das regras do processo. Por esse artigo, as partes podem, por acordo, escolher livremente o processo a seguir pelo tribunal arbitral e somente na falta de tal acordo o tribunal decidirá a forma de condução da arbitragem.

Art. 5º. Reportando-se as partes, na cláusula compromissória, às regras de algum órgão arbitral institucional ou entidade especializada, a arbitragem será instituída e processada de acordo com tais regras, podendo, igualmente, as partes estabelecer na própria cláusula, ou em outro documento, a forma convencionada para a instituição da arbitragem.

Art. 9º. O compromisso arbitral é a convenção através da qual as partes submetem um litígio à arbitragem de uma ou mais pessoas, podendo ser judicial ou extrajudicial.

É importante que se ressalte que a lei brasileira, ao permitir a autonomia da vontade das partes na arbitragem, concedeu às partes o direito de escolherem o lugar da arbitragem. Entretanto, no Direito brasileiro, conforme os dispositivos da Lei 9.307, de 1996, o local onde ocorrerá o procedimento da arbitragem não é ou não precisa ser o local onde será proferida a sentença arbitral. Como se pode observar claramente pela leitura dos artigos 10, inciso IV, e 11, inciso I.

Art. 10. Constará, obrigatoriamente, do compromisso arbitral:

- I — o nome, profissão, estado civil e domicílio das partes;
- II - o nome, profissão e domicílio do árbitro, ou dos árbitros, ou, se for o caso, a identificação da entidade à qual as partes delegaram a indicação de árbitros;
- III — a matéria que será objeto da arbitragem; e
- IV — o lugar em que será proferida a sentença arbitral.

Art. 11. Poderá, ainda, o compromisso arbitral conter:

- I — local, ou locais, onde se desenvolverá a arbitragem; com similar no artigo 20

E as Regras da UNCITRAL dispõem a respeito:

- II — a autorização para que o árbitro ou os árbitros julguem por equidade, se assim for convencionado pelas partes;
- III — o prazo para apresentação da sentença arbitral;
- IV — a indicação da lei nacional ou das regras corporativas aplicáveis à arbitragem, quando assim convencionarem as partes;

- V — a declaração da responsabilidade pelo pagamento dos honorários e das despesas com a arbitragem; e
- VI — a fixação dos honorários do árbitro, ou dos árbitros.

Em relação aos árbitros, estes serão nomeados pelas partes e podem ser constituídos de um a três árbitros.

É importante se ressaltar que um dos fatores que proporcionam grande aceitação da arbitragem pelo comerciante é exatamente o árbitro, em função de sua grande qualidade. Isso ocorre porque os árbitros são sempre profissionais especializados na matéria e sempre apresentam um alto grau de comprometimento e de eficiência. O fato de serem escolhidos pelas partes também contribui para o aumento da confiança das partes e para a imparcialidade da decisão.

O artigo 13 da Lei brasileira assim dispõe:

**Art. 13.** Pode ser árbitro qualquer pessoa capaz e que tenha a confiança das partes.

§ 1º. As partes nomearão um ou mais árbitros, sempre em número ímpar, podendo nomear, também, os respectivos suplentes.

§ 2º Quando as partes nomearem árbitros em número par, estes estão autorizados, desde logo, a nomear mais um árbitro. Não havendo acordo, requererão as partes ao órgão do Poder Judiciário a que tocaria, originariamente, o julgamento da causa a nomeação do árbitro, aplicável, no que couber, o procedimento previsto no art. 7º desta Lei.

§ 3º As partes poderão, de comum acordo, estabelecer o processo de escolha dos árbitros, ou adotar as regras de um órgão arbitral institucional ou entidade especializada.

§ 4º Sendo nomeados vários árbitros, estes, por maioria, elegerão o presidente do tribunal arbitral. Não havendo consenso, será designado presidente o mais idoso.

§ 4º As partes, de comum acordo, poderão afastar a aplicação de dispositivo do regulamento do órgão arbitral institucional ou entidade especializada que limite a escolha do árbitro único, coárbitro ou presidente do tribunal à respectiva lista de árbitros, autorizado o controle da escolha pelos órgãos competentes da instituição, sendo que, nos casos de impasse e arbitragem multiparte, deverá ser observado o que dispuser o regulamento aplicável. (Redação dada pela Lei nº 13.129, de 2015) (Vigência)

§ 5º O árbitro ou o presidente do tribunal designará, se julgar conveniente, um secretário, que poderá ser um dos árbitros.

§ 6º No desempenho de sua função, o árbitro deverá proceder com imparcialidade, independência, competência, diligência e discrição.

§ 7º Poderá o árbitro ou o tribunal arbitral determinar às partes o adiantamento de verbas para despesas e diligências que julgar necessárias.

Acerca do procedimento arbitral, assim prevê a Lei 9.307/1996, que dispõe sobre a arbitragem no Brasil:

**Art. 21.** A arbitragem obedecerá ao procedimento estabelecido pelas partes na convenção de arbitragem, que poderá reportar-se às regras de um órgão arbitral institucional ou entidade especializada, facultando-se, ainda, às

partes delegar ao próprio árbitro, ou ao tribunal arbitral, regular o procedimento.

Portanto, conforme a Lei brasileira, as partes têm a livre oportunidade de escolher o direito aplicável ao procedimento arbitral, entretanto, na falta da manifestação da vontade das partes, ficará adstrito aos árbitros a escolha das regras aplicáveis ao procedimento arbitral.

A esse respeito, o professor João Bosco Lee<sup>50</sup> ressalta que, no Brasil, diferentemente de outros países do Mercosul, na falta de escolha pelas partes, os árbitros podem livremente escolher as regras a serem utilizadas no procedimento arbitral não tendo que se submeterem às regras da sede do tribunal arbitral. Até porque, com a evolução do direito de arbitragem brasileiro e com a aceitação do Princípio da Autonomia da Vontade, a sede da arbitragem ficou em segundo plano em relação às regras aplicáveis ao procedimento arbitral.

Em relação à sentença arbitral:

**Art. 23.** A sentença arbitral será proferida no prazo estipulado pelas partes. Nada tendo sido convencionado, o prazo para a apresentação da sentença é de seis meses, contado da instituição da arbitragem ou da substituição do árbitro.

A Lei-Modelo, composta por 36 artigos, aplica-se à arbitragem comercial internacional.

Faz-se necessário mencionar um estudo levado a efeito pelo Professor Pieter Sanders (Professor *emeritus* na Universidade de Rotterdam, artigo constante do vol. II, nº 1 do *Arbitration International, LCIA*, 1995), que registra que o impacto da Lei-Modelo é tão elevado que praticamente nenhum Estado que tenha modernizado seu sistema legislativo sobre arbitragem, após a sua edição, deixou de levá-la em consideração.

Alguns Estados adotaram a Lei-Modelo em sua integralidade, outros se adaptaram a maior parte de suas provisões, de forma que existem países que podem ser caracterizados como países da Lei-Modelo (Model Law countries). Sobre os países que adotaram os *standards* da Lei-Modelo, no período compreendido entre 1986 e 1994, destaca-se, neste estudo, uma lista de 14 deles com o registro do ano de sua adoção: Canadá (1986); Chipre (1987); Bulgária e Nigéria (1988); Austrália e Hong Kong (1989); Escócia (1990); Peru (1993); Bermuda, Federação da Rússia, México e Tunísia (1993); Egito e Ucrânia (1994).

Uma interessante nota sobre o tema é a de que, embora a Lei-Modelo tenha sido concebida para arbitragens comerciais internacionais, isso não representa qualquer obstáculo

---

<sup>50</sup> LEE, João Bosco. **Arbitragem comercial internacional nos países do Mercosul**. Curitiba: Juruá, 2003, p. 148 *et. seq.*

a que os países utilizem seus *standards* para arbitragens domésticas. A adoção da Lei-Modelo — em um padrão idealizado para as arbitragens internacionais e em outro para as domésticas — foi feita pela Bulgária, pelo México e pelo Egito. Para o Canadá, esse critério também se aplica, mas somente em nível federal e para a Província de Quebec.

Outra possibilidade é a de que, quando tenham adaptado a Lei-Modelo, os Estados criem a possibilidade de as partes optarem por seu regime, mediante ajuste entre eles, em relação às arbitragens domésticas. Isso atua de forma que se deve reordenar os dispositivos do art. 1º (3) (c) da Lei-Modelo, que se aplicam à arbitragem internacional.

Ainda uma outra alternativa aplicada em vários países que adotaram a Lei-Modelo é a de que as partes possam, contrariamente, optar por solucionar suas pendências de natureza internacional comercial de acordo com regras expressamente excludentes da Lei-Modelo, utilizando-se das regras editadas para as arbitragens domésticas.

Esses fatos representam bem a grande importância da arbitragem para a solução dos conflitos, principalmente os grandes conflitos comerciais internacionais, o que justifica o culto que a ela está sendo devotado por quase todas as nações.

Sobre esse aspecto, é importante se ressaltar as vicissitudes da Arbitragem marítima. Isso porque a Arbitragem marítima apresenta um importante papel dentro da arbitragem internacional.

Atualmente, há várias câmaras internacionais de arbitragem especializadas em direito marítimo, como: LMAA, GAFTA, FOSFA, LCA, ICC, American Arbitration Association, Chambre Arbitral Maritime de Paris,<sup>51</sup> entre outras.

No Brasil, apesar do Instituto da Arbitragem não ser uma novidade, somente nessa última década, pode-se dizer que houve uma popularização e maior utilização do Instituto. Mesmo com a entrada em vigor da Lei 9307/1996, os juízes tinham certa relutância em aceitar as disposições da nova lei.

A esse respeito, é oportuno se pontuar que alguns juízes erroneamente têm afastado a arbitragem por entenderem que alguns contratos são de adesão e a consequência direta é a aplicação do Código de Defesa do Consumidor.

Uma decisão de 2006 mostra-se como exemplo capaz de demonstrar uma mudança e readequação de entendimento da jurisprudência nacional sobre o assunto ora explanado.

---

<sup>51</sup> Encontrados respectivamente em LMAA — The London Maritime Arbitration Association — <http://www.lmaa.org.uk>; GAFTA — The Grain And Feed Trade Association — <http://www.gafta.com>; FOSFA — The Federation of Oils, Seeds and Fats Associations — <http://www.fosfa.org>; LCA — Liverpool Cotton Association — <http://www.lca.org.uk>; ICC — International Chamber of Commerce — <http://www.iccwbo.org>; LLOYDS Bank — <http://www.lloydtsb.co.uk>; American Arbitration Association — <http://www.tsra.org>.

Trata-se de um caso do Tribunal de Justiça de Pernambuco que declarou a inaplicabilidade das normas protetivas do Código de defesa do Consumidor ao contrato de transporte marítimo (*Charter Party*)<sup>52</sup>. Nesse caso, a empresa Zaeli Alimentos Nordeste Ltda. celebrou com a Marítima Kronos de Navegación S/A, armadora do navio Ágios Andréas, um contrato de afretamento por viagem (*Voyage Charter Party*), no qual esta se comprometeu em transportar, do Uruguai para Recife, a quantidade de 2.756,14 toneladas de arroz integral a granel e 205,13 toneladas de milho em sacos de 50 ou 60 quilos. Constava no contrato uma cláusula compromissória que previa, em caso do surgimento de alguma disputa, uma arbitragem com sede em Londres.

Em abril de 2004, a mercadoria sofreu prejuízos decorrentes do mau tempo e a empresa Zaeli deu início ao processo.

Na análise, o respectivo relator do processo enfatizou a importância do Princípio da Autonomia da Vontade das Partes e afirmou acerca da validade da cláusula compromissória presente no referido contrato. Entendeu ainda o nobre julgador que o contrato de afretamento por viagem não se tratava de um contrato de adesão, uma vez que o conceito dado tanto pela doutrina quanto pela Lei 9432/1997 afastava tal entendimento e que o contrato de afretamento por viagem seria um contrato dotado de especificidade e especialidade, no qual, em um dos polos, figura a pessoa do empresário, Zaeli, que utiliza o transporte marítimo com o intuito de revender ou de intermediar a venda da mercadoria, não se igualando à figura do consumidor.

Verifica-se, portanto, a consagração do Princípio da Autonomia da Vontade das Partes na arbitragem, a validade do compromisso arbitral e a demonstração da inaplicabilidade do Código de Defesa do Consumidor em relação aos contratos de transporte marítimo por dois motivos: primeiro porque o empresário internacional não é hipossuficiente e não pode ser igualado a consumidor visto que não é o consumidor final da mercadoria, pois esta seria revendida no mercado interno, assim como porque o contrato de transporte marítimo não é contrato de adesão pois é específico, próprio e diferente para cada novo contrato.

---

<sup>52</sup> BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado de Pernambuco. Apelações Cíveis n.ºs 121444-4 e 121447-5. Relator Desembargador Jones Figueiredo Alves. 22 dez. 2005.

## 2 O CONTRATO DE TRANSPORTE E DE FRETAMENTO

A economia mundial possui como fator fundamental o transporte aquaviário, pois este representa mais de 93% de todas as mercadorias transportadas oriundas do comércio internacional<sup>53</sup>.

Quanto ao contrato de transporte marítimo internacional, é necessário se destacar que ele se caracteriza primordialmente por um empresário (armador — transportador) obrigarse frente a outro (carregador — embarcador) a transportar mercadorias de um porto a outro, a bordo de um veículo específico, que é o navio. Tal contrato tem um caráter oneroso, pois o transporte se efetua em troca de pagamento, chamado frete, que o carregador (embarcador) deverá pagar ao armador (transportador).

De acordo com os ensinamentos de Pontes de Miranda<sup>54</sup>, de modo geral, o contrato de transporte é o contrato pelo qual a parte contratante se vincula, mediante o pagamento de uma retribuição, a transferir pessoa ou bens de um lugar para outro. Existe também a prestação de uma obra, que é a trasladação. O importante é o resultado e, nesse contrato, presume-se que o transportador possui todos os meios para chegar ao fim do contrato.

Conforme Rosário Espinosa Calabuig<sup>55</sup>, esse contrato também tem caráter sinalagmático perfeito, pois “lo que supone que será suficiente com la entrega de la mercancía por el cargador para su transporte y la recepción de la misma por el porteador a cambio del documento pertinente, para determinar el nacimiento del contrato.”

Apesar de ser um dos negócios jurídicos de grande utilização no Brasil, o contrato de transporte não teve regulamentação no antigo Código Civil, de 1916, e, de forma escassa, foi disciplinado pelo Código Comercial, referindo-se apenas nos artigos 99 a 118, aos condutores de gêneros e comissários de transporte.

Felizmente, o Novo Código Civil trata do contrato de transporte nos artigos 730 a 756 e dispõe, em seu artigo 732, que “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”.

---

<sup>53</sup> Dados da Organização Mundial do Comércio (OMC) e da International Maritime Organization (IMO).

<sup>54</sup> MIRANDA, Pontes de. Tratado de Direito Privado: parte especial. 3. ed. v.45. São Paulo: **Revista dos Tribunais**, 1984, p. 8.

<sup>55</sup> CALABUIG, Rosário Espinosa. **El Contrato Internacional de Transporte Marítimo de Mercancías**: cuestiones de ley aplicable. Granada: Editorial Comares, 1999, p. 13.

## 2.1 EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO TRANSPORTE DE MERCADORIAS

O contrato de transporte marítimo internacional pode ser considerado um dos mais antigos do mundo, pois, desde os primórdios, as civilizações utilizam o transporte sobre as águas para comercializar riquezas e exercer atividades comerciais.

Esse meio de transporte é tão importante, que, mesmo com o grande desenvolvimento do transporte terrestre e aéreo, o transporte marítimo ainda continua sendo o principal meio de transporte de mercadorias em nível mundial.

Na Antiguidade, a navegação em condições desfavoráveis era considerada uma verdadeira aventura. O mau tempo, por exemplo, constituía um grande perigo e era motivo suficiente para impedir a navegação. Na falta de tecnologia adequada para a navegação, “o mar representava um verdadeiro temor, uma rota de perigo e mortalidade”<sup>56</sup>.

A utilização do contrato de afretamento remonta ao Direito bizantino, que pode ser considerado como o ponto inicial do Direito marítimo na Idade Média, em que, quando um comerciante afretava um navio, o contrato deveria ser escrito e assinado pelas partes, e se não o fosse, o contrato seria considerado nulo.

A nomenclatura “carta-partida” (*Charter Party*) deriva do fato de que antigamente, na Inglaterra, esse documento era escrito em duplicata, porém em apenas um pedaço de papel, que posteriormente era cortado (ou rasgado) no meio, ficando cada parte contratante com um pedaço do acordo, a fim de posteriormente saber-se o que foi ajustado. Logo, a Carta-partida é o documento principal que representa o contrato de fretamento e estabelece as relações jurídicas entre o fretador e afretador.

Em tempos remotos, as companhias de navegação envolviam-se em todas as operações relacionadas com o navio, inclusive com a parte comercial. O armador-proprietário — pessoa física ou jurídica — cuidava da armação, do gerenciamento de tripulação, da operação técnica etc. Em alguns casos, o comandante do navio era o próprio armador-proprietário.

Com o passar do tempo, as companhias de navegação foram gradualmente modificando essa estrutura no sentido de tornarem-se mais ágeis.

O armador, considerado como empresário, passou a ter funções específicas e, em muitos casos, gerenciadas por terceiros, como: gerenciamento financeiro, gerenciamento técnico (sobressalente, combustível, avarias etc.), gerenciamento operacional (rotinas diárias do navio, pessoal etc.) e gerenciamento comercial (emprego do navio etc.).

---

<sup>56</sup> GILBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e prática do Direito Marítimo**. Rio de Janeiro: Renovar, 1998, p. 5.

É importante que se faça uma diferenciação entre (armador) proprietário e armador, figuras essas que se confundem, porém são distintas no que diz respeito à responsabilidade civil. Enquanto o proprietário é aquele a quem o navio pertence, por este estar registrado em seu nome nos órgãos competentes, o armador (que eventualmente pode ser o mesmo proprietário) é aquele que arma o navio, ou seja, apresta o navio colocando todo o necessário para que o navio esteja em condições de navegabilidade.

## 2.2 NATUREZA DO CONTRATO DE TRANSPORTE

O contrato de transporte é classificado como contrato consensual e isso se dá porque ele se conclui quando a vontade do embarcador de mercadoria e do transportador estão de acordo. Conforme os ensinamentos de Pontes de Miranda<sup>57</sup>, o vínculo se estabelece com o consenso, sem que, para a conclusão, seja preciso que haja a entrada dos bens no navio. Desse modo, o contrato é considerado consensual, mesmo que a lei exija, na espécie, o contrato por escrito, isso não muda a sua característica.

Outro aspecto a ser contemplado é o de que também se classifica o contrato como oneroso. Isso porque o transportador se vincula, pela promessa de contraprestação, que pode ser imediata ou não, a transferir pessoas ou mercadorias de um lugar para outro.

A legislação pátria confirma a classificação acima apresentada pelo teor das normas do Código Civil de 2002, em que o preceito básico se encontra atualmente definido no artigo 730, que dispõe:

### CAPÍTULO XIV

#### DO TRANSPORTE:

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

Conforme ensina Humberto Theodoro Junior<sup>58</sup>, o contrato de transporte não se dá apenas porque uma das partes tem o dever de deslocar o objeto negociado de um lugar para outro, pois é preciso que a prestação ajustada seja especificamente o deslocamento. Essa tarefa tem de ser o objeto principal da convenção.

Se o transporte é secundário ou acessório em face da prestação principal de outro contrato, não tem cabimento aplicar-lhe o estatuto próprio do contrato de transporte. Por exemplo, o fabricante vende uma mercadoria que deverá ser entregue em outra praça. Não

---

<sup>57</sup> MIRANDA, Pontes de. **Tratado de Direito Privado**: parte especial. 3. ed. Tomo XLV. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1984, p. 11.

<sup>58</sup> THEODORO JUNIOR, Humberto. Transporte de pessoas no novo Código Civil. **Revista Síntese de Direito Civil e Processual Civil**, n. 21, jan.-fev. 2003, p. 16.

se pode considerá-lo um transportador. Sua responsabilidade comercial deverá ser analisada segundo as regras próprias de compra e venda e não do contrato de transporte.

### 2.3 CONTRATO DE TRANSPORTE DE MERCADORIAS PELO MAR

O conteúdo do transporte de mercadorias pelo mar lida com as relações jurídicas entre carregadores e as várias partes que podem estar interessadas no destino do navio e de sua mercadoria. Essas pessoas podem ser o fretador do navio, o afretador, o embarcador da mercadoria (*shipper of goods* ou *shipper of cargo*), entre outros.

Convém se esclarecer que o papel assumido pelo embarcador da mercadoria pode variar entre o vendedor (exportador) ou seu agente ou representante (*broker*), o comprador (importador) ou também seu agente ou representante, o fretador ou afretador ou até mesmo o dono do navio. Portanto, o ideal é que, para se evitar confusão, utilize-se o termo “embarcador” (*shipper of cargo* ou *shipper of goods*).

O ramo do transporte de mercadorias marítimas envolve certos riscos conhecidos como o atraso do navio e conseqüentemente a entrega em atraso da mercadoria, a avaria da mercadoria ou até mesmo a perda completa dos bens que estavam sendo transportados, por riscos que, às vezes, estão além do controle do transportador, tais como tempestades ou ondas gigantes. Entretanto, a responsabilidade pode variar dependendo do regime legal a que o transportador responda mediante escolha contratual, regulamentação de uma convenção ou decisão judicial ou arbitral.

O contrato de transporte marítimo de cargas é o instrumento que estabelece o vínculo jurídico entre o transportador e o consignatário dos bens que serão transportados. O embarcador (*shipper of goods*), aquele que embarca a mercadoria e que normalmente é o seu produtor, não é parte principal do contrato de transporte, apesar de estar expressamente citado no contrato de transporte. Isso se dá porque o embarcador contrata por conta e ordem do consignatário dos bens.

Quanto ao transporte marítimo de mercadoria, é necessário se ressaltar que ele se apresenta por meio de modalidades comerciais distintas e que, cada uma, por sua vez, proporciona algum tipo de contrato. De um lado, pode-se verificar o fretamento do navio normalmente pela sua capacidade total e em duas versões em contrato de fretamento por viagem e por tempo e, de outro lado, tem-se o transporte de carregamentos parciais em navios de linha regular. Em ambos os modelos, é possível se deparar com um contrato de transporte, segundo a doutrina mais moderna<sup>59</sup>.

---

<sup>59</sup> CARAVACA, Alfonso Luis Calvo; LA GÁNDARA, Luis Fernández de (directores). **Contratos internacionales**. Madrid: Editorial Tecnos, 1997, p. 708.

O contrato de fretamento (*Charter Parties Contracts*) é bastante utilizado nos transportes de grandes cargas homogêneas, como petróleo, carvão, granéis, minérios, entre outros. Normalmente, esses tipos de carga ocupam a capacidade total do navio, o que ressalta a importância do presente trabalho, pois o Brasil é um grande exportador de granéis sólidos, minério de ferro, petróleo, álcool, café, entre outros produtos que se enquadram perfeitamente nesse tipo de transporte.

Faz-se necessário destacar que, diferentemente do contrato de fretamento, o contrato de transporte é um contrato de fim, ou seja, aquele contrato em que o resultado positivo da obrigação pactuada é imprescindível para o seu regular aperfeiçoamento enquanto negócio jurídico. No contrato de transporte marítimo, o devedor da obrigação vincula-se ao resultado propriamente dito e não apenas aos meios para obtê-lo.

## 2.4 CONTRATO DE FRETAMENTO

Para Carlos Caminha Gomes, fretar um navio é como alugá-lo, é ceder em troca de aluguel e afretar significa tomar o navio em aluguel.<sup>60</sup> Assim, o fretador é o dono do navio, que freta a embarcação a uma outra pessoa, que pode ser física ou jurídica, que a usará no transporte de mercadorias ou de pessoas. O fretador pode ser ou não armador.

O armador é pessoa ou a empresa que explora comercialmente as capacidades do navio. O armador pode não ser o dono do navio e, nesse caso, explora comercialmente a embarcação mediante contrato de locação, por empréstimo ou por usufruto.

É ele quem toma as devidas providências para colocar o navio em estado de navegabilidade (*seaworthiness*). Armar um navio significa prepará-lo e equipá-lo com os equipamentos necessários para a viagem acordada e para receber determinada mercadoria, sendo que os equipamentos necessários podem variar para cada tipo de viagem em função da rota a ser tomada ou do tipo de mercadoria a ser transportada. A correta armação inclui ainda a tripulação capaz e adequada.

Se um embarcador deseja enviar carga em pequenas quantidades para determinado porto, por exemplo o de Santos para Salvador, ele não alugará um navio inteiro. Provavelmente, contratará um navio que faça uma linha regular entre o porto de embarque, Santos, e o porto de destino, Salvador. Por outro lado, o armador desse navio não fará um contrato individual com cada uma dessas centenas de pequenos embarcadores e, sim, usará o Conhecimento de Embarque (*Bill of Lading — B/L*) como representante do contrato de afretamento dos pequenos espaços destinados a cada um dos embarcadores.

---

<sup>60</sup> GOMES, Carlos Rubens Caminha. **Direito Comercial Marítimo**: teoria — prática — formulários. Rio de Janeiro: Editora Rio, 1978, p. 504.

Entretanto, pode ocorrer que o embarcador, sendo uma grande empresa ou uma cooperativa, possua carga suficiente para completar todo o espaço oferecido pelo navio e, por isso, fará um contrato individual com o armador para uma única viagem (*single voyage*) ou para várias viagens consecutivas (*consecutive voyages*). Nesse caso, o contrato de transporte é a Carta-partida e o Conhecimento de Embarque, também chamado Conhecimento de Carga, que é emitido e serve como prova do embarque das mercadorias e como um recibo de carga.

Poderia ainda, em exemplo parecido, o embarcador alugar o navio pelo tempo que desejar ou achar necessário para transportar suas mercadorias e, dessa forma, haveria um Contrato de Afretamento por Tempo (*Time Charter Party*).

Exatamente como ocorreu no contrato de afretamento por viagem, acima descrito (*voyage charter party*), é o fretador (*owner*) que emite o Conhecimento de Embarque, pois permanece na posse do navio.

É oportuno se ressaltar que é comum que companhias de navegação de linhas regulares afretem navios para aumentarem suas frotas e se tornarem mais competitivas.

Se o navio que for fretado estiver desarmado e a pessoa ou a empresa que afretá-lo precisar armá-lo, ou seja, equipá-lo, aprovisioná-lo e tripulá-lo, de maneira que o navio fique em bom estado de navegabilidade (*seaworthy*), será estabelecido o arrendamento do navio.

Nos exemplos acima citados, há a situação de locação de espaços a bordo da embarcação para o transporte da mercadoria, mas que o dono da embarcação ou o armador fica com a posse do navio, ou seja, ele é quem arma o navio. No caso agora mencionado, a posse do navio passa do fretador ao afretador, sendo que este é quem irá armá-lo. Aí, tem-se o Contrato de Fretamento a Casco Nu (*Bareboat Charter Party*).

No contrato de fretamento a casco nu, toda a guarnição, inclusive o capitão, é contratada pelo afretador. Para se caracterizar esse tipo de contrato, há um eficiente teste, que se constitui na descoberta de quem é que paga os proventos da guarnição. Se for o afretador, o afretamento é a casco nu.

Há ainda uma variação do *Bareboat Charter Party*, que é denominada *Demise Charter Party*, em que o contrato a casco nu apresenta uma cláusula adicional denominada Acordo de Administração (*Management Agreement*).

Como se tratam de variadas especificidades existentes nas relações jurídicas possíveis da atividade marítima, cabe se ressaltar as diferenças doutrinárias entre o contrato de transporte marítimo e o contrato de fretamento.

Com efeito, tais diferenças são relevantes para se compreender a dinâmica e as consequências das obrigações contratuais e, sobretudo, da responsabilização civil contratual, dado que, nos contratos de fretamento, a responsabilidade civil se processa, conforme regra

geral, com base na comprovação da culpa (responsabilidade civil subjetiva). Ao passo que, nos contratos de transporte marítimo, a responsabilidade civil prescindirá do fator da culpa, processando-se objetivamente.

De forma mais específica, cumpre especial delineamento aos contratos-tipo (denominados de *Charter Parties*), que perfazem a via cotidiana da atividade marítima de transporte e frete de mercadorias tanto no Brasil quanto em outros ordenamentos jurídicos que realizam o comércio internacional pela via modal marítima e que não permitem maiores negociações contratuais prévias a respeito das obrigações, da responsabilidade civil contratual e da legislação aplicável.

#### **2.4.1 Diferenças doutrinárias entre o contrato de transporte e o contrato de fretamento**

Pelo que está disposto nos artigos do Código Comercial Brasileiro, no ordenamento jurídico do país, há uma perfeita identidade entre fretamento e transporte, tanto por ser este (transporte) o objetivo final daquele contrato (fretamento). Diz-se, portanto, que se utiliza a teoria unitária em oposição à teoria separatista da legislação italiana, que separa fretamento e transporte em contratos de locação<sup>61</sup>.

Pontes de Miranda também diverge da posição adotada pelo Código Comercial, explicando que o contrato de fretamento teoricamente é diferente do contrato de transporte. Nele, ou seja, no contrato de fretamento, aquele que tem o uso do navio contrata com quem quer ter o uso<sup>62</sup>.

No contrato de transporte, o objeto da prestação é a obra, diferentemente do objeto do fretamento. No contrato de fretamento, o outorgado, ou seja, o afretador, aquele que toma a embarcação mediante o pagamento de frete, exerce atividade de navegação, o que não ocorre no contrato de transporte, em que quem navega é o transportador ou alguém contratado por ele. Assim sendo, no contrato de fretamento, transporta-se o veículo, a embarcação; no contrato de transporte, transporta-se a mercadoria, os bens.

A semelhança entre o contrato de transporte e o contrato de fretamento é inegável. O fretamento da embarcação armada e equipada é muito parecido com o contrato de transporte, entretanto a diferença existe quando o contrato de fretamento prevê a transferência da posse da embarcação, o que impede a possível caracterização de uma locação de coisa.

---

<sup>61</sup> LANARI, Flávia de Vasconcellos. **Direito Marítimo, contratos & responsabilidade**. Belo Horizonte: Del Rey, 1999, p.78.

<sup>62</sup> MIRANDA, Pontes de. **Tratado de Direito Privado**: parte especial. 3. ed. Tomo XLV. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1984, p. 14.

Uma diferença crucial está em que o armador, no contrato de fretamento, entrega a embarcação com o dever de fazê-la navegar e assume os riscos da navegação, mas não se responsabiliza pelo aproveitamento do navio pelo afretador, que pode ser feito pelo transporte de bens ou pessoas, pesca, esporte, expedição científica, passeio etc.. O fretador não é responsável pelo adimplemento de transportes porque ele não é o transportador. Este, o transportador, é o afretador, que é quem irá transportar bens às suas próprias expensas e risco. Já o fretador não tem responsabilidade em relação à custódia dos bens transportados.

Essa caracterização tem fundamental importância quando da solução de litígios. Desse modo, o proprietário que não é armador tem posse mediata do navio. O armador que freta o navio também tem posse mediata. Já o afretador tem posse imediata, mas essa posse refere-se ao navio, ou seja, posse da embarcação.

O transportador recebe a posse imediata das mercadorias transportadas, mas essa posse não tem nenhuma relação com a posse do navio. Para o afretador, o que importa, em um contrato de fretamento, é a navegação do navio e, por outro lado, o que importa para o cliente do transportador é a mercadoria. Para este último, a navegação do navio é meramente instrumental.

É oportuno se destacar que o objeto do contrato de transporte é o próprio transporte.

Também é imperioso se notar que o navio, seja pela via do próprio *shipowner*, seja por meio do afretador ou fretador, pode ser utilizado com variadas finalidades. Por certo, o presente trabalho concentra suas análises no uso do navio com o objetivo de transportar mercadorias.

Mesmo nos casos que envolvem mercadorias, são diversas as formas de utilização do navio, o que culmina por impactar nos atores essenciais dos contratos de Direito Marítimo e nas consequências relacionadas ao âmbito das obrigações e da responsabilidade civil.

Em última análise, portanto, as variadas formas de utilização do navio podem servir à lição do estudo dos argumentos utilizados para limitação da responsabilidade civil contratual do transportador marítimo, ponto principal desta tese.

#### **2.4.2 Formas de utilização do navio**

De modo geral, em termos técnicos, pode-se definir navio como “toda embarcação, de grande porte, destinada à navegação marítima, fluvial ou lacustre, dotada ou não de propulsão própria, mas que realize o percurso sobre as águas, transportando para

qualquer fim, pessoas ou coisas”, conforme delineamento da doutrinadora Carla Adriana Comitre Gibertoni<sup>63</sup>.

Juridicamente, como o navio é constituído por casco e acessório<sup>64</sup>, em linhas gerais, pode-se dizer que existem quatro tipos ou formas de utilização dos navios com o objetivo de transportar mercadorias, que são: o contrato de fretamento a casco nu, o contrato de fretamento por tempo, o contrato de fretamento por viagem e ~~o~~ o contrato de fretamento parcial.

Cada um desses quatro tipos, são apresentados, a seguir, em seções próprias para tanto.

#### 2.4.2.1 Contrato de Fretamento por Viagem (*Voyage Charter Party*)

O termo “por viagem” não tem significado restritivo, isto é, não determina que o contrato deve ser por apenas uma viagem, podendo ser por várias viagens com o mesmo navio.

O afretamento por viagem divide-se em afretamento por viagem isolada (*Single Voyage Charter Party*) e afretamento em várias viagens consecutivas (*Consecutive Voyage Charter Party*).

No caso de viagens consecutivas, diferentemente da viagem simples que transporta os bens em uma só viagem e, depois de transportada e entregue a mercadoria, o contrato está concluído, o navio fretado para fazer determinado número de viagens consecutivas, chamadas de viagens redondas, transporta a mercadoria em um ou mais sentidos da viagem, mas adotando as disposições do afretamento por viagem isolada.

A relação entre as partes contratantes do contrato de fretamento ficou bem esclarecida nas palavras do Juiz Lord Hobhouse na decisão do famoso Caso *The Hill Harmony*<sup>65</sup>, em que ele declara que, em um contrato de fretamento por viagem, o dono do navio ou armador usa a embarcação para fazer negócios por sua própria conta. Ele decide e controla como irá explorar a capacidade de auferir lucros com a embarcação, em que praças de comércio irá competir e quais as mercadorias irá carregar. O dono do navio deverá suportar

---

<sup>63</sup> GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e prática do Direito Marítimo**. 3. ed. atual., ver. e ampl. Rio de Janeiro: Renovar, 2014, p. 63.

<sup>64</sup> O casco é o “invólucro exterior que, com sua estanqueidade, provê a flutuabilidade e estabilidade do navio”, ao passo que os acessórios podem ser compreendidos como “tudo aquilo que é necessário à navegação, ou seja, todas as coisas destinadas e necessárias ao navio para que cumpra o serviço a que está destinado”. In: GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e prática do Direito Marítimo**. 3. ed. atual., ver. e ampl.. Rio de Janeiro: Renovar, 2014, p. 65-66.

<sup>65</sup> UNITED KINGDOM . **Whistler International Ltd. v. Kawasaki Kisen Kaisha Ltd. (The Hill Harmony)**. [2001] 1 Lloyd’s Report. 147.

todos os riscos comerciais e as despesas e irá desfrutar do completo benefício dos ganhos do navio.

O Código Comercial Brasileiro, no artigo 566, somente cita os dois contratos de afretamento por viagem e o contrato de afretamento por tempo e não faz referência alguma ao afretamento a casco nu como pode-se observar:

**Art. 566.** O contrato de fretamento de qualquer embarcação, quer seja na sua totalidade ou em parte, para uma ou mais viagens, quer seja à carga, colheita ou prancha, o que tem lugar quando o capitão recebe carga de quantos se apresentam, deve provar-se por escrito. No primeiro caso o instrumento que se chama carta partida ou carta de fretamento, deve ser assinado pelo fretador e afretador, e por quaisquer outras pessoas que intervenham no contrato, do qual se dará a cada uma das partes um exemplar; e no segundo, o instrumento chama-se conhecimento, e basta ser assinado pelo capitão e o carregador. Entende-se por fretador o que dá, e por afretador o que toma a embarcação a frete.

Há uma grande variedade de contratos padronizados de fretamento por viagem que são confeccionados para diferentes rotas comerciais ou para diferentes mercadorias. Em uma situação de igualdade entre as partes e livre poder de contratação, as partes também são capazes de elaborar seus próprios contratos ou, pelo menos, modificá-los de acordo com suas necessidades.

Entretanto, existe uma certa uniformidade nos contratos e eles apresentam cláusulas que descrevem e delimitam, de maneira geral, as obrigações e as responsabilidades das partes contratantes<sup>66</sup>. Pode-se citar, como decisões que descrevem a variedades de cláusulas contratuais, os importantes casos *Federal Commerce and Navigation Co.Ltd v Tradax Export S.A.*, mais conhecido por *The Maratha Envoy* (1978)<sup>67</sup>, e o caso *E L Oldendorff & Co. G.m.b.H. v Tradax Export S.A.*, conhecido por *The Johanna Oldendorff* (1973)<sup>68</sup>, que declara, em sua decisão, que os contratos de fretamento por viagem são motivos de litígios judiciais nas cortes inglesas desde o século XVI e que mesmo naquela época mercadores e donos de navios reconheciam que o tempo perdido do navio era dinheiro perdido.

As cláusulas principais que se pode citar são:

a) Cláusulas introdutórias: Nelas se encontra a descrição das partes contratantes, o navio, e a viagem acordada. O único aspecto da descrição do navio que é de grande importância para o afretador é a cláusula que especifica a capacidade da embarcação, porque qualquer deficiência na performance do navio isso entrará no risco do

<sup>66</sup> Consulte, mais adiante, seção específica, denominada *Dos Contratos-tipo (Charter Parties)*, que melhor desvela os pontos de desvantagens na uniformidade e a ausência de poder de negociação às diferentes partes dos contratos do Direito Marítimo.

<sup>67</sup> UNITED KINGDOM (UK). *The Maratha Envoy* [1978] 1 Lloyd's Report, 1978, p. 301.

<sup>68</sup> UNITED KINGDOM (UK). *E. L. OLDENDORFF & CO. G.m.b.H. v. TRADAX EXPORT S.A. (THE "JOHANNA OLDENDORFF")*, [1973] 2 Lloyd's Rep. 285, 1973.

dono do navio (normalmente o fretador). A Capacidade de carregamento será normalmente expressa em tonelagem bruta que significa a capacidade o peso da mercadoria que o navio é capaz de transportar em sua capacidade máxima permitida;

- b) Cláusulas sobre as mercadorias;
- c) Cláusulas sobre o frete;
- d) Cláusulas de sobreestadia — Laytime;
- e) Cláusula o navio chegado — The arrived Ship;
- f) Cláusula — pronto para carregamento — Readiness to Load.

A performance do contrato de fretamento ocorre separada e em quatro diferentes estágios:

- a) a viagem preliminar para o local especificado como ponto de embarque;
- b) a operação de embarque;
- c) a viagem de transporte para o local especificado para entrega dos bens;
- d) a operação de desembarque da mercadoria.

É o transportador que fornece o espaço a bordo de seu navio, enquanto o afretador (que pode ser também o embarcador — “shipper” na língua inglesa ou “cargador” em espanhol) é que toma o espaço do navio mediante o pagamento de uma contrapartida — o frete — para o transporte de sua mercadoria.

### 2.3.2.2 Contrato de Fretamento Parcial

O contrato de fretamento parcial é semelhante ao contrato de fretamento por viagem com a diferença de que naquele não há a utilização de toda capacidade do navio.

No contrato de fretamento parcial, o espaço interno do navio é dividido em várias partes para locação, destinadas a mercadorias de diferentes afretadores. Nessa modalidade, o documento que normalmente evidencia o contrato é o Conhecimento de Embarque ou o Conhecimento Marítimo (B/L — *Bill of Lading*)<sup>69</sup> ou a Reserva de Praça (*Booking Note*)<sup>70</sup> emitido pelo fretador-armador e não pela Carta-partida, mais destinada aos fretamentos totais.

Nessa modalidade, cada afretador terá posse do seu B/L. Essa modalidade contratual de fretamento é muito comum e é normalmente feita por navios de linha regular,

<sup>69</sup> *Bill of Lading* — Conhecimento de Embarque, Conhecimento Marítimo ou Conhecimento de Carga: documento do armador, preenchido pelo embarcador e assinado pelo comandante ou o agente do navio, confirmando o recebimento de determinada carga a bordo (ou para embarque) e especificando, entre outros detalhes, o frete pago ou a ser pago no destino. Representa, ao mesmo tempo, um recibo de bordo, um título de posse da mercadoria e uma evidência de contrato de transporte, cujas cláusulas estão nele incorporadas.

<sup>70</sup> *Booking Note* — Documento emitido por um armador de linha regular ou seu agente e assinado pelo embarcador, comprovando o fechamento de praça para determinado navio. É um documento provisório ao *Bill of Lading*, que o substituirá posteriormente. Utilizado para reserva de espaço/prança em navio.

que realizam rotas e horários predeterminados, visto que essas embarcações têm capacidade de executar o frete para vários afretadores ao mesmo tempo.

Sampaio de Lacerda apresenta uma definição de fretamento parcial:

É fretamento parcial, o fretamento quando o carregador contrata com o transportador o embarque de mercadorias em certo navio para entregá-las em porto indicado. É o transporte realizado por linha regulares de navegação e na prática, é conhecido por transporte de mercadorias por mar. Contudo, é da mesma natureza do fretamento total, divergindo apenas quanto ao local ocupado pelas mercadorias a bordo do navio. É questão puramente material e não jurídica<sup>71</sup>.

No ordenamento jurídico brasileiro, verifica-se a sua regulamentação no artigo 566 do Código Comercial, *in verbis*:

Art. 566 — O contrato de fretamento de qualquer embarcação, quer seja na sua totalidade ou em parte, para uma ou mais viagens, quer seja à carga, colheita ou prancha. O que tem lugar quando o capitão recebe carga de quanto se apresentam, deve provar-se por escrito. No primeiro caso o instrumento, que se chama carta-partida ou carta de fretamento, deve ser assinado pelo fretador e afretador, e por quaisquer outras pessoas que intervenham no contrato, do qual se dará a cada uma das partes um exemplar; e no segundo, o instrumento chama-se conhecimento, e basta ser assinado pelo capitão e o carregador. Entende-se por fretador o que dá, e por afretador o que toma a embarcação a frete.

Portanto, o contrato de fretamento parcial, chamado também de *Carriage of Goods by Sea*, consubstancia o transporte realizado por linhas regulares de navegação onde se contrata o embarque de certas mercadorias para a entrega em porto indicado, sem exclusividade da utilização total do navio.

#### 2.4.2.3 Contrato de Fretamento por Tempo (*Time Charter Party*)

Contrato de fretamento por tempo (*Time Charter Party*) caracteriza-se pela utilização (arrendamento) do navio, por um tempo determinado, no qual o proprietário ou o armador disponente coloca o navio completamente armado, equipado e em condição de navegabilidade à disposição do afretador por tempo, que assume a posse e o controle da embarcação (gestões náutica e comercial) mediante uma retribuição — *hire* — pagável em intervalos determinados durante o período do contrato. Esse se caracteriza como um contrato de utilização dos serviços do navio.

O *Time Charter* é um tipo de contrato em que ocorre uma locação de navio armado e equipado para utilização temporária. A espécie, tal como a locação a casco nu, é

---

<sup>71</sup> LACERDA, José Cândido Sampaio de. **Curso de Direito Privado da Navegação**: Direito Marítimo. 3. ed. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 1984, p. 16.

impropriamente incluída entre as modalidades de fretamento e igualmente regulada pelo direito comum, embora trate-se de contrato de natureza especial, ou seja, um misto de locação de coisa e de serviços.

Explica Flávia de Vasconcellos Lanari<sup>72</sup> que a prestação de serviços se apresenta como mero acessório do arrendamento principal e que a classificação do *Time Charter* como modalidade de fretamento não sobrevive à análise mais profunda, que leve em consideração a prestação final convencionada por esse ajuste. No contrato de fretamento, o objeto é o transporte de mercadoria. Já, no *Time Charter*, o objeto é o uso do navio.

No Brasil, como não existem normas jurídicas específicas que possam ser utilizadas no *Time Charter* ou Contrato de Fretamento por Tempo, empregam-se as regras alusivas à locação de coisas.

No sistema do *Common Law*, adotado por países como os Estados Unidos, a Inglaterra e a Austrália, em um Contrato de Fretamento por Viagem (*Voyage Charter Party*), o relacionamento entre o dono do navio (fretador) e o afretador é baseado em um sistema jurídico que coloca a maior parte do risco financeiro da viagem sobre o dono do navio a menos que as partes acordem o contrário. No caso de contratos de fretamento por tempo, a situação é inversa. A regra basilar, que rege as relações, dispõe que os riscos em geral recaem sobre o afretador (*charterer*) a menos que o contrato os transfira ao dono do navio (*shipowner*).<sup>73</sup>

Ressalta-se que o afretador, no contrato de fretamento por tempo, paga, em princípio, pelo uso irrestrito dos serviços da embarcação, e o capitão (*the master of the ship*) deve obedecer às ordens do afretador durante todo o período do contrato. As limitações dos poderes do afretador sobre dar ordens devem constar no contrato.

É muito importante se salientar que, apesar de o capitão (que representa o dono do navio) estar sob as ordens do afretador e de existirem termos no contrato, tais como entrega (*delivery*), reentrega ou devolução (*redelivery*), retirada (*withdrawal*) e aluguel (*let and hire*), que sugerem que o contrato de fretamento é um acordo em que a posse da embarcação passa do dono do navio (*shipowner*) para o afretador (*charterer*), isso não se verifica.

A esse respeito, o Juiz Mackinnon LJ<sup>74</sup>, no importante caso *Sea & Land Securities Ltd v William Dickinson & Co. Ltd. (1942) — 2KB 65, CA*, explica que os direitos e as obrigações das partes envolvidas em um Contrato de Fretamento por Tempo devem depender de seus próprios termos, nele previstos. Desse modo, percebe-se que o Contrato de Fretamento por Tempo é de fato um documento confuso, em face da real natureza das

---

<sup>72</sup> LANARI, Flávia de Vasconcellos. **Direito Marítimo, contratos & responsabilidade**. Belo Horizonte: Del Rey, 1999, p. 72.

<sup>73</sup> HUGHES, A. D. Hughes. **Casebook on carriage of goods by sea**. 2. ed. London: Blackstone Press Limited, 1999, p. 410.

<sup>74</sup> DOCKRAY, Martin. **Cases & materials on the carriage of goods by sea**. 3. ed. Londres: Cavendish Publishing, 2004, p. 291.

obrigações aceitas pelo dono do navio, que podem ser incompreendidas em função do uso de expressões e da linguagem de mais de um século, as quais eram apropriadas para um contrato que tinha um caráter diferente do atual. Naquele tempo, esse tipo de contrato ( hoje conhecido por *Demise Charter Party*: a casco nu) estabelecia-se como um acordo em que a posse do navio era transferida pelo dono do navio às mãos do afretador para que este pusesse seus funcionários e tripulação na embarcação e navegassem para seu próprio benefício.

Entretanto, a moderna forma do Contrato de Fretamento por Tempo é, em essência, aquele em que o dono do navio concorda que, durante um certo período de tempo estipulado, ele irá prestar serviços por meio de seus funcionários e da tripulação para transportar as mercadorias que foram colocadas a bordo do seu navio em face do Contrato de Fretamento por Tempo.

Não obstante, certas expressões ou frases sobreviveram ao tempo e permanecem no contrato impresso usado atualmente. Estas expressões são somente pertinentes ao antigo contrato chamado de *Demise Charter Party*. Pode-se citar expressões como: os donos do navio concordam em alugar — posição de locador — (*the owners agree to let*), os afretadores concordam em alugar — posição de locatário — (*the charterers agree to hire*). É importante se destacar que não havia aluguel sobre o navio e que existiam e existem termos contratuais que afirmavam que, ao término do período de vigência do contrato, a embarcação deveria ser devolvida pelos afretadores por tempo ao dono do navio (“... *that the end of the period the vessel shall be redelivered by the time charteres to the shipowners.*”). É oportuno se esclarecer que o termo “devolução” somente seria pertinente ao contrato se houvesse, em algum momento, alguma entrega do navio por parte do dono ao afretador. Entretanto, nunca houve entrega no presente contrato. O navio estava o tempo todo na posse do dono do navio e ele simplesmente prestava serviços com sua tripulação no transporte das mercadorias dos afretadores.

Portanto, é preciso se frisar que o presente trabalho se inclina a afirmar, com bases fáticas, que, entre a antiga e a moderna forma de contrato, há uma grande diferença entre um contrato em que o sujeito aluga um navio para pilotar e governar sozinho e um contrato realizado com um dono do navio e destinado para que este o pilote.

Nessa medida, diferencia-se do contrato de afretamento a casco nu nos seguintes pontos:

a) No contrato de afretamento a casco nu o comandante e os tripulantes são empregados do afretador a casco nu, enquanto que no contrato de afretamento por tempo estes são empregados do proprietário ou do armador disponente;

b) No contrato de afretamento a casco nu as despesas de óleo combustível, diesel, lubrificantes, água, víveres (rancho), soldadas (salários dos

tripulantes) são de responsabilidade do afretador a casco nu. Já no contrato de afretamento por tempo, apenas as despesas com óleo combustível, diesel, e em alguns casos lubrificantes, são de responsabilidade do afretador por tempo;

c) No contrato de afretamento a casco nu todas as despesas portuárias relativas ao navio e seus tripulantes são de responsabilidade do afretador a casco nu. No contrato de afretamento por tempo as despesas portuárias relativas ao navio são de responsabilidade do afretador por tempo, permanecendo os referentes aos tripulantes de responsabilidade do proprietário ou armador disponente;

d) Nos contratos de afretamento a casco nu a recompensa por salvatagem irá para o afretador a casco nu. Nos contratos de afretamento por viagem a recompensa por salvatagem irá para o proprietário ou armador disponente;

e) Nos contratos de afretamento a casco nu o armador disponente não poderá colocar o navio "off hire" (fora de contrato), porque não haverá descumprimento de cláusula contratual por parte do proprietário, pois que sua única obrigação é a entrega do navio. Poderá o proprietário, no entanto, apenas colocar o navio "off hire" pelo não pagamento do "hire" (preço do afretamento). No contrato de afretamento por tempo o afretador por tempo poderá colocar o navio "off hire" em qualquer hipótese que afete a navegabilidade ou operacionalidade do navio (deficiência de equipamento, propulsão, etc.);

f) No contrato de afretamento a casco nu o dono do navio jamais será responsabilizado por eventual avaria à carga perante o embarcador ou consignatário, pois que, será, sempre, o armador ou afretador o transportador.<sup>75</sup>

É preciso se observar também que os contratos de afretamento por tempo podem se resumir a uma viagem específica, isto é, por um período de tempo predeterminado, de um porto a outro especificados. Assim como a uma viagem redonda, como embarque no porto A, descarga no porto B, embarque no porto B e descarga no porto A, com um tempo de 90 dias/10 dias mais ou menos.

Existem vários tipos de Contrato de Fretamento por Tempo. No entanto, os mais divulgados e utilizados em formulários padrão (aprovados pelo BIMCO), são<sup>76</sup>:

a) "Baltimex 1939" — É o nome código para o contrato aprovado pelo BIMCO, [sic] e mais utilizado na região do Báltico e que somente em 2001 sofreu uma pequena atualização.

b) "NYPE" — É o nome código para o contrato de afretamento por tempo aprovado pela "New York Produce Exchange", em 1946. Houve uma revisão em 1981 e a mais recente é de em 1996; Apesar do NYPE — 1946 não ser um contrato aprovado pela BIMCO ela oferece atualmente em sua página na

<sup>75</sup> DIAS, Steeve Beloni Corrêa Dielle. **Obrigação e responsabilidade nos contratos internacionais de fretamentos marítimos e sua aplicação no direito brasileiro**. Curitiba, 2007. P. 55. Dissertação (Mestrado em Direito Econômico e Social) —Pontifícia Universidade Católica do Paraná. p. 55-57.

<sup>76</sup> *Ibid*, p. 57-58.

internet um modelo computadorizado para que os comerciantes possam utilizar<sup>77</sup>.

Pode-se ressaltar as seguintes cláusulas comuns aos formulários padrão acima mencionados, que estabelecem algumas obrigações e responsabilidades das partes no contrato.

a) Descrição do navio — descreve, em detalhes, o navio a ser afretado, ou seja: nome, tonelagem, classe, potência de máquinas principal e auxiliares, capacidade de carga, equipamentos, velocidade cruzeiro, consumo de combustível e diesel, etc. Normalmente tais dados são informados na base “acerca”, quer dizer, são dados com certa tolerância para mais ou para menos, não devendo exceder 5%;

b) Período de afretamento — é o período de utilização do navio. Expresso em anos, meses e dias (ou uma combinação dos três). Também se utiliza a expressão “mais ou menos” ou “mínimo” ou “máximo” com relação ao período, com o objetivo de determinar-se uma tolerância;

c) Limites de rotas e utilização — São os limites geográficos onde o navio poderá ser utilizado. Também: a especificação do tipo de carga que poderá ser transportada (mercadorias legalmente permitidas); especificação de portos e berços seguros (conforme doutrina internacional); especificação de calado par que o navio “sempre flutue em segurança”; eventual restrição quanto ao tipo de carga a ser transportada.

d) Autorização de subafretamento — permite ao afretador subafretar o navio a terceiro. Porém, do ponto de vista da relação jurídica continua — o afretador — responsável, perante o armador pelo cumprimento do contrato;

e) Entrega do navio — para que o contrato tenha início, necessária a entrega do navio em data e horário especificados; em local — estaleiro, porto berço, ou qualquer outro lugar onde o navio esteja flutuando em segurança. Deverá, também, e é condição “sine qua non”, estar em condições de navegabilidade, além de pronto em todos os aspectos para receber (embarcar e descarregar) as mercadorias permitidas em contrato;

f) Cláusula de cancelamento — permite a rescisão do contrato, pelo afretador, no caso de não apresentação do navio nas datas estipuladas ou não estando o navio em condições para cumprir o contrato;

g) Pagamento do “hire” (contraprestação pela utilização dos serviços do navio) — estipula as condições de pagamento: local, datas, valores (normalmente é efetuado mensal ou quinzenalmente e adiantado);

h) “Off hire” (fora de contrato) — especifica as condições em que o afretador estará isento do pagamento do “hire”, quando o navio não estiver totalmente à disposição do afretador (e.g. em casos de acidente, problemas de máquinas; docagem, etc.);

i) Dedução (pecuniárias) do “hire” — permite ou proíbe deduções quando do pagamento do “hire” (e.g. adiantamentos feitos pelo afretador por conta e ordem do armador; deficiência de velocidade do navio, etc.);

---

<sup>77</sup> Baltic And International Maritime Council. Disponível em: <https://www.bimco.org/>. Acesso em: 10 fev. 2021.

j) Retirada (rescisão) do navio pelo não pagamento de “hire” — permite ao armador retirar o navio (rescindir o contrato) nos casos de não pagamento do “hire”; ou pagamento após a data estipulada no contrato; ou pagamento parcial. No entanto, o armador deverá notificar expressamente o afretador de sua intenção. Se o navio estiver em viagem (com carga), quando da rescisão, a mesma deverá ser terminada e o transporte (normalmente coberto por Bill of Lading) deverá ser executado, pelo afretador, até o final. Na prática o navio é reafretado em níveis de “hire” diferentes;

l) Emprego do navio e nomeação de agentes — permite ao afretador controlar o emprego do navio (do ponto de vista comercial) e nomear os agentes nos vários portos de escala;

m) Assinatura de “conhecimentos de embarque” — determina, expressa ou implicitamente, quem deverá assinar os conhecimentos de embarque; se o comandante do navio ou o agente;

n) Reentrega do navio — quando do término do contrato, determina o local ou a área onde o navio será reentregue, ou seja, retornará à posse do armador (proprietário) nas mesmas condições em que foi entregue.

#### 2.4.2.4 Contrato de Fretamento a Casco Nu (*Bareboat Charter Party*)

Contratos de Fretamento a Casco Nu (*Bareboat* ou *Demise Charter Parties*) são aqueles que se caracterizam pela utilização (arrendamento) do navio, por tempo determinado, em que o proprietário dispõe de seu navio ao afretador a casco nu, o qual assume a posse e o controle do navio mediante retribuição — *hire* — pagável em intervalos determinados durante o período do contrato. É um contrato de utilização do navio.

O navio é tomado em afretamento desprovido de comandante, tripulação e de demais itens inerentes à navegação. Isso quer significar que o comandante e, às vezes, alguns tripulantes (chefe de máquina principalmente) poderão ser indicados pelo proprietário, porém contratados, controlados e, por consequência, empregados pelo afretador a casco nu.

Tem-se, pois, as seguintes partes na relação contratual: de um lado o proprietário do navio — pessoa física ou jurídica, em nome de quem a propriedade da embarcação é inscrita na autoridade marítima e, quando legalmente exigido, no Tribunal Marítimo (no caso do Brasil, há necessidade de inscrição no Tribunal Marítimo); do outro lado, o afretador a casco nu, pessoa física ou jurídica, que, muito embora não seja o proprietário do navio, arma e detém o total controle do navio (gestões náutica, de pessoal e comercial), assumindo a posição de armador disponente (armador beneficiário). Dessa forma, ele deverá tomar todas as providências como se fosse o proprietário (contratar seguros de casco, máquina, P&I Club, etc.), além de poder direcionar o navio para qualquer parte, observadas as normas internacionais de segurança e salvaguarda da vida humana no mar.

É preciso se destacar também a importância do Contrato de Afretamento a Casco Nu em eventual relação com terceiros e suas consequências, como nos exemplos citados a seguir, entre os vários existentes.

- a) Nos casos de danos causados ao navio: a responsabilidade do afretador a casco nu será aquela do direito civil, que regem os contratos, e decorrentes dos estritos termos do contrato em questão;
- b) Quanto aos fretes gerados pelo navio durante o período do contrato: o proprietário do navio, por não ter a posse do mesmo, não terá direito aos fretes. Estes são do afretador a casco nu;
- c) Pelos atos do comandante e tripulação: o proprietário do navio não é responsável, perante os embarcadores e /ou consignatários, posto que, são eles prepostos do afretador a casco nu;
- d) Os conhecimentos de embarque (Bill of Lading) assinados pelo comandante vinculam o afretador a casco nu e não o proprietário, e o afretador a casco nu é, para todos os efeitos o transportador das mercadorias;
- e) Nos casos de colisão ou abalroação pelo navio: responderá o afretador a casco nu perante terceiros (e da mesma forma perante o proprietário).<sup>78</sup>

É importante se salientar também que, nos contratos de fretamento a casco nu, nem sempre o fretador é o armador e o afretador é o dono da carga. Nesse tipo de contrato, muitas vezes, o fretador é o próprio banco que financiou a construção do navio. Desse modo, a responsabilidade de armar e de preparar o navio recai sobre o afretador. Pode ocorrer ainda que o afretador realize um contrato de subfretamento a uma terceira parte e, nesse caso, ele será o afretador em um contrato e o fretador em outro,<sup>79</sup> isso implica custos.

#### 2.4.2.5 Contrato de Fretamento a Casco Nu (*Demise Charter Party*)

O Contrato a Casco Nu também chamado de *Demise Charter Party* ou *Charter by Demise* é uma variação do *Bareboat Charter*, como exposto na seção acima.

É interessante se frisar que esse contrato apresenta uma cláusula em que o proprietário assume a administração do navio. Nesse caso, o afretador paga um valor anual como taxa de administração e o dono do navio é que irá armá-lo e prepará-lo para as viagens. No que diz respeito às instruções para operação, estas são transmitidas pelo afretador, mas

---

<sup>78</sup> DIAS, Steeve Beloni Corrêa Dielle. **Obrigação e responsabilidade nos contratos internacionais de fretamentos marítimos e sua aplicação no direito brasileiro**. Curitiba, 2007. Dissertação (Mestrado em Direito Econômico e Social) Pontifícia Universidade Católica do Paraná. p. 61.

<sup>79</sup> VIEIRA, Guilherme Bergmann Borges. **Regulamentação no comércio internacional: aspectos contratuais e implicações práticas**. São Paulo: Aduaneiras, 2002, p 75.

o dono do navio é que irá indicar o capitão, os oficiais e os tripulantes e providenciar vistorias, inspeções, reparos e manutenções.

Carlos Rubens Caminha Gomes<sup>80</sup> explica que esse tipo de contrato existe para suprir a necessidade de empresas que não desejam aumentar seu quadro de funcionários e preferem entregar a administração ao próprio dono do navio em vez de concedê-la a uma companhia administradora externa.

No Contrato de Afretamento a Casco Nu (*Bareboat Charter Party*), só existe um contrato de aluguel. Já, no Contrato *Demise Charter Party*, há um contrato de aluguel e um contrato de administração da embarcação.

Contudo, qualquer que seja a forma de utilização do navio, há a demonstração de pouca viabilidade negocial em termos de cláusulas contratuais, sobretudo no que tange às questões jurídicas relacionadas à responsabilização civil contratual.

Desse modo, cumpre se destacar o estudo dos contratos-tipo (*Charter Parties*), uma vez que se mostram pontos essenciais para a compreensão posterior do entendimento vetusto, mas ainda presente, da aplicação da limitação da responsabilidade civil contratual (em favor dos *shipowners* e, em contrapartida, em prejuízo aos comerciantes exteriores brasileiros).

## 2.5 DOS CONTRATOS-TIPO (*CHARTER PARTIES*)

Conforme já analisado, a Carta-partida, conhecida e empregada por sua expressão na língua inglesa como *Charter Party* (ou, no plural, *Charter Parties*), trata-se do documento principal que representa o contrato de fretamento e estabelece as relações jurídicas entre o fretador e o afretador.

Sob o ponto de vista da legislação nacional, tem-se que a expressão “*charter party*” se refere ao Contrato de Fretamento ou afretamento de todo um navio. Já o contrato ou apólice de fretamento denomina-se *Contract of Affreightment*.<sup>81</sup>

Os contratos-tipo, dos quais se inserem como exemplo maior os contratos de adesão<sup>82</sup>, são contratos padronizados e reconhecidamente inseridos em uma sociedade de consumo, em que a porcentagem da população mundial que consome exclusivamente aquilo que produz é ínfima e em que mais de 93% de toda mercadoria no mundo é transportada por frotas mercantes<sup>83</sup>.

---

<sup>80</sup> GOMES, Carlos Rubens Caminha. **Direito Comercial Marítimo**: teoria, prática, formulários. Rio de Janeiro: Rio, 1978, p. 506.

<sup>81</sup> GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e prática do Direito Marítimo**. 3. ed., atual., ver. e ampl.. Rio de Janeiro: Renovar, 2014, p. 250.

<sup>82</sup> GONÇALVES, Carlos Roberto. **Direito Civil brasileiro**: contratos e atos unilaterais. 17. ed. São Paulo Saraiva, 2019.v. 3.

<sup>83</sup> Dados da Organização Mundial do Comércio – OMC e da International Maritime Organization – IMO.

Portanto, nessa sociedade de consumo, figuras como a do transportador, do comerciante, das empresas intermediárias de exportação, das redes de seguro, dos *shipowners* (donos dos navios), dos consumidores, entre outras, mostram-se essenciais para a realização e a movimentação da vida em sociedade, assim como mostram-se interessadas na padronização dos contratos.

Nesses contratos-tipos, as cláusulas padronizadas são conhecidas usualmente por cláusula *Paramount* ou *New Jason Clause*. De acordo com a legislação estrangeira, elas podem ser entendidas como aquelas cláusulas que dispõem sobre as regras aplicáveis ao país a que pertencem.

A respeito das cláusulas *Paramount*, Paulo Henrique Cremonese Pacheco explica que:

Das inúmeras cláusulas que pode conter um Conhecimento de Embarque, a mais importante para as definições do estudo aqui redigido é a Cláusula Paramount também conhecida como cláusula principal. Ela é a que determina a legislação que será aplicável, geralmente um dos regimes convencionais — Convenção de Bruxelas para a Unificação de Certas Regras em Matéria de Conhecimento de Embarque (1924, Regras de Haia), as Regras de Haia-Visby, as Regras de Hamburgo, a COGSA 1936 (EUA) — ou um regime estatal. Usualmente figuram como a primeira cláusula dos Conhecimentos de Embarque.

Há cláusulas Paramount que elegem mais de um regime para as diferentes partes do contrato, levando a cabo o que é chamado de *dépeçage* ou fracionamento do contrato.<sup>84</sup>

Assim, ao que parece, torna-se difícil a tentativa de negociação e de inserção de diferentes cláusulas contratuais entre as partes contratantes que possam aumentar a responsabilidade do armador/transportador.

Por mais que possa haver negociação do conteúdo das cláusulas, já se salientou aqui que os contratos-tipo (*Charter Parties*) regem temas que encontram suas bases jurídicas nas principais convenções internacionais sobre o assunto: as Regras de Haia-Visby, as Regras de Hamburgo e as Regras de Roterdã.

Nesse sentido, pode-se afirmar a existência de assimetria substancial entre as partes em favor dos donos de navios (*shipowners*) e, por via de consequência, em desfavor do exportador de mercadorias.

Veja-se que o poder político e estratégico dos *shipowners*, no uso das cláusulas leoninas nos contratos de adesão, bem como nas abordagens aos Estados e na força para que estes se movam e realizem tratados internacionais em vantagem ao poder, é reconhecido

---

<sup>84</sup> PACHECO, Paulo Henrique Cremonese. **DO TRANSPORTE MARÍTIMO: ELEMENTOS IMPORTANTES AO SEGURO. DE CARGA TRANSPORTADAS VIA MARÍTIMA.** Disponível em: <<https://www.ibds.com.br/artigos/DoTransporteMaritimo.pdf>>. Acesso em: 20 abr 2020.

pela doutrina, segundo a qual o regime protetivo em prol dos transportadores marítimos acarreta situação sem saída — uma “missão quase impossível” (*tour de force*), como denominaram Osvaldo Agripino de Castro Junior e Norman Augusto Martínez Gutiérrez<sup>85</sup> —, em que a possibilidade de negociação das cláusulas contrativas, fulcradas nas principais convenções internacionais regentes sobre o tema, é praticamente nula.

Acrescenta-se também que, seja no âmbito internacional, seja na esfera interna, malgrado a assimetria entre as partes, os contratos de Direito Marítimo não possuem — regra geral — proteção ou incidência das regras consumeristas sobre as relações jurídicas travadas, valendo, portanto, as normas internas e internacionais civilistas que regem o tema.

De modo geral, os contratos-tipo mais comuns na prática comercial que podem ser citados variam conforme o tipo: *Bills of Lading*, *Voyage Charter Parties*, *Asbatankvoy* e *Time Charter Parties*.

Dos contratos do tipo *Bills of Lading Contracts* os contratos-tipo mais comuns são o Conlinebill 2000 e Congenbill 2007.

Dos contratos do tipo *Voyage Charter Parties*, os contratos-tipo mais comuns são o Gencon 1994. Nas relações comerciais petroleiras, os contratos-tipo *Asbatankvoy*, do âmbito da BIMCO, mostram-se os mais utilizados.

Por fim, quanto aos contratos-tipo *Time Charter Parties*, o destaque fica para o NYPE 1993 e o NYPE 2015.

Marco Antonio Moysés Filho classifica como principais os *standard forms* e suas cláusulas, conforme afretamento por viagem, afretamento por tempo, afretamento a casco nu, afretamento por volume e afretamento no mercado *liner*<sup>86</sup>.

Mais especificamente, foram analisados alguns contratos de fretamento (*Charter Parties*), os principais da Baltic and International Maritime Council (BIMCO) e da *The Grain and Feed Trade Association* — Associação Comercial de Grãos e Alimentos (GAFTA), que são<sup>87</sup>:

- o *Tanker Voyage Charter Party* (ASBAGASVOY), consistente em um contrato de fretamento destinado ao comércio petroleiro de autoria conjunta de BIMCO e ASBA,<sup>88</sup>

<sup>85</sup> CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de; GUTIÉRREZ, Norman Augusto Martínez. **Limitação da responsabilidade civil no transporte marítimo**. Rio de Janeiro: Renovar, 2016, p. 114.

<sup>86</sup> MOYSÉS FILHO, Marco Antônio. **Contratos de afretamento de navios**: atualizado de acordo com as regras da ANTAQ de 2016 e o Novo Código de Processo Civil. Curitiba: Juruá, 2017, p. 287-469.

<sup>87</sup> Contratos-tipo disponibilizados publicamente pela BIMCO, GAFTA e outras instituições, conforme referenciado.

<sup>88</sup> Baltic and International Maritime Council. **Contracts and clauses**: ASBAGASVOY. Disponível em: <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/asbagasvoy>. Acesso em: 20 abr. 2021.

- o *BALTIME 1939* (as revised 2001), consistente em um formato padrão de *Charter Party* e uma das formas mais antigas utilizadas pela BIMCO. Foi emitido pela primeira vez em 1909. A última edição desse contrato é *Baltime 1939* (revista em 2001)<sup>89</sup>;
- o *Tanker Voyage Charter Party — ExxonVoy 84*;
- o *FERTICON 2007*, consistente em um formato padrão de *Charter Party* da BIMCO para fretamento de fertilizantes padrão. Trata-se da última edição desse contrato-tipo<sup>90</sup>;
- o *GENCON 1994*, consistente em um formato padrão de *Charter Party* da BIMCO que pode ser usado para variados negócios contratuais do Direito Marítimo<sup>91</sup>;
- o *NYPE 2015*, consistente em um formato padrão de *Charter Party* mais amplamente utilizado no setor de carga seca. O *NYPE 2015* foi desenvolvido em cooperação entre a BIMCO, a Association of Shipbrokers and Agents (ASBA) e a Singapore Maritime Foundation (SMF)<sup>92</sup>;
- o Contrato n. 45, do GAFTA ao Brasil<sup>93</sup>;
- o Contrato n. 47, do GAFTA para a entrega de mercadorias pelas vias hidrográficas nos interiores da Europa Central e Oriental<sup>94</sup>;

---

<sup>89</sup> *Id. Contracts and clauses*: *BALTIME 1939* (as revised 2001). Disponível em: <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/baltime-1939-as-revised-2001>. Acesso em: 20 abr. 2021.

<sup>90</sup> *Id. Contracts and clauses*: *FERTICON 2007*. Disponível em: <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/ferticon-2007>. Acesso em: 20 abr. 2021.

<sup>91</sup> *Id. Contracts and clauses*: *GENCON 1994*. Disponível em: <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/gencon-1994>. Acesso em: 20 abr. 2020.

<sup>92</sup> *Id. Contracts and clauses*: *NYPE 2015*. Disponível em: <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/nype-2015>. Acesso em: 20 abr. 2021.

<sup>93</sup> INGLATERRA. The Grain and Feed Trade Association. **Contract n. 45**. 1 set. 2018. Disponível em: [https://www.gafta.com/write/MediaUploads/Contracts/2018/45\\_2018.pdf](https://www.gafta.com/write/MediaUploads/Contracts/2018/45_2018.pdf). Acesso em: 20 abr. 2021.

<sup>94</sup> *Id.* **Contract n. 47**: contract for the delivery of goods by inland waterways central and eastern europe. 1 abr. 2012. Disponível em: <https://www.gafta.com/write/MediaUploads/Contracts/2012/47.pdf>. Acesso em: 20 abr. 2021.

- e o Contrato n. 64, do GAFTA. Contrato geral de grãos a granel com utilização dos termos FOB (*Incoterms* 2010)<sup>95</sup>.

Com efeito, em todos esses contratos analisados, constam cláusulas padronizadas que não permitem margem de negociação e que delimitam um regime de responsabilização civil específico, além de recorrerem à legislação estrangeira ou à arbitragem como regra geral.

Destacam-se as seguintes cláusulas mencionadas nesses contratos-tipo, que demonstram essa ausência de poder de negociação, malgrado as partes possuam igualdade em termos legais:

**Contrato do Tipo Voyage Charterparties**

Gencon 1994 : cláusula 2: Owner responsibility clause  
 Art. 12: General average clause  
 Art. 19: law and arbitration clause (usa lei inglesa)

**Contrato-tipo Asbatankvoy:**

19 general exemption clause  
 cláusula 20: (i) clause paramount  
 cláusula 20: (ii) Jason Clause  
 cláusula (V): Limitation of liability clause

**Contrato do tipo Time Charter Parties**

NYPE 93  
 cláusula 21: exceptions  
 cláusula 31: protective clauses  
 cláusula 31: (a) clause paramount  
 cláusula 31: (c) new jason clause  
 cláusula 45: (arbitration a — New York or b — London)

**Inter club agreement 1996 e shelltime 4**

Cláusula 27: exceptions  
 Cláusula 37: new jason clause  
 Cláusula 38: clause paramount

Conforme se verifica, esses contratos de fretamento não permitem discussões de cláusulas, sendo contratos-tipo e contratos de adesão, em que constam cláusulas que remetem à limitação da responsabilidade civil, com base nas principais convenções internacionais ou em entendimento a ser fixado em arbitragem, excluindo a competência do Brasil em julgar e, ao revés, aplicando a legislação estrangeira (via de regra, consistente na legislação inglesa).

Contudo, aqui, não há relação de consumo presente. Com efeito, a figura jurídica do consumidor e a aplicação do microssistema de tutela consumerista é facilmente alvo de

---

<sup>95</sup> *Id.*. **Contract n. 64**: general contract for grain in bulk/Fob terms. 1 abr. 2012. Disponível em: <https://www.gafta.com/write/MediaUploads/Contracts/2012/64.pdf>. Acesso em: 20 abr. 2021.

confusões e de intensas discussões na esfera interna, podendo trazer consequências jurídicas às partes do transporte marítimo de mercadorias, que não se adequariam propriamente aos ditames do Código de Defesa do Consumidor, mas que culminam por ter de arcar com consequências jurídicas derivadas da não aplicação ou do afastamento desse diploma legal.

Por outro lado, como observa Marco Antônio Moysés Filho, os contratos-tipo, padronizados, facilitaram o comércio internacional em termos de celeridade, agilizando a negociação entre fretadores e afretadores<sup>96</sup>, o que veio a calhar na sociedade globalizatória e em rede, caracterizada justamente pelo maior afluxo, em menor espaço de tempo e de distância (ou seja: sem a necessidade de se deslocar fisicamente para realização de negócios contratuais) e de relações comerciais internacionais, envolvendo transporte de mercadorias pela via multimodal<sup>97</sup>.

Assim, por exemplo, é possível se realizar contrato para fins de afretamento ou de frete de mercadorias apenas pelo telefone ou pela internet, entre outros meios eletrônicos, em aceitação a contratos-tipos previamente estabelecidos.

Não obstante, com a padronização e o aumento dos contratos de adesão, a incidência de negociação dos termos contratuais parece ser quase nula e de difícil obtenção de resultados a curto prazo. Isso porque, conforme já verificada, a questão dos contratos-tipo presentes no Direito Marítimo demonstram a problemática da autonomia da vontade das partes, considerada princípio basilar tanto da própria noção de contrato quanto de institutos como o da Arbitragem<sup>98</sup>.

Nesse sentido, nunca é demais se recordar que, na formação de um contrato, as partes buscam enumerar todas as considerações possíveis para que se evite a inexecução contratual em situações adversas à vontade de cada uma das partes, isto é, para que simplesmente a vontade das partes prevaleça, conforme lembram Vladimir Oliveira da Silveira e Salete de Oliveira Domingos<sup>99</sup>.

Ora, o Princípio da Autonomia da Vontade consiste no poder de se estipular livremente, como melhor convier, mediante acordo de vontades, a disciplina de seus interesses, suscitando efeitos tutelados pela ordem jurídica, envolvendo, além da liberdade de criação do contrato, a liberdade de contratação ou não contratação, de escolha do outro

---

<sup>96</sup> MOYSÉS FILHO, Marco Antônio. **Contratos de afretamento de navios**: atualizado de acordo com as regras da ANTAQ de 2016 e o Novo Código de Processo Civil. Curitiba, Juruá, 2017, p. 470.

<sup>97</sup> CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede**. Tradução Roneide Venancio Majer. 19. ed. São Paulo: Paz e Terra, 2018.

<sup>98</sup> Consulte mais a respeito na seção “1.2 OS CONTRATOS INTERNACIONAIS E O PRINCÍPIO DA AUTONOMIA DA VONTADE”.

<sup>99</sup> DOMINGOS, Salete de Oliveira; SILVEIRA, V. O. Os riscos nos contratos internacionais: a cláusula de *hardship* e a probabilidade. In: Adriana Silva Maillart; Simone Gasperin de Albuquerque (Org.). **Direito do Comércio Internacional**: atualidades e tendências. Curitiba: Juruá, 2015. p. 13-32.

contratante e da fixação do conteúdo do contrato; ações essas limitadas pelas normas de ordem pública, pelos bons costumes e pela revisão judicial dos contratos.

Contudo, nos contratos-tipo de Direito Marítimo, conforme analisados e a exemplo maior das cláusulas usadas nas *Charter Parties*, não há margem para negociação ou escolha: ou a parte resta de acordo com o contrato padrão ou, ao revés, não realiza o negócio jurídico pretendido.

A respeito da responsabilidade civil, das cláusulas padronizadas de limitação de responsabilização civil contratual e do correlato valor da indenização em situações de sinistros, faz-se necessário mencionar também que este trabalho desvela tais argumentos e cláusulas em seção própria, uma vez que se trata do objeto principal de estudo da pesquisa realizada.

Em todo contrato de transporte e de fretamento, seja sob cláusulas padronizadas ou negociadas livremente, tem-se que as partes deverão observar as obrigações contratuais e cumprir o contrato pontualmente, ou seja, em sua integralidade, ponto a ponto, como se expõe a seguir.

## 2.6 OBRIGAÇÕES DAS PARTES NOS CONTRATOS DE FRETAMENTO

As regras relacionadas às obrigações das partes nos contratos de fretamento marítimo estão albergadas tanto em normas legais como em normas costumeiras, de aplicação cotidiana e reconhecida como direito no âmbito comercial internacional.

Além disso, são obrigações que podem encontrar previsão expressa no contrato internacional firmado ou serem obrigações consideradas implícitas, mas aplicáveis no Direito Internacional Marítimo Privado e, sobretudo, reconhecidas no âmbito do Direito Consuetudinário (*Common Law*).

### 2.6.1 Obrigações gerais

O armador está obrigado ao transporte de mercadorias desde o porto de origem até o de destino, encerrando sua obrigação com a entrega da mercadoria ao consignatário dos bens.

Para inúmeros autores, como Juan Hernandez Martí, a obrigação do transportador das mercadorias pode ser dividida em três fases: antes da mercadoria ser embarcada, durante a viagem e depois da descarga da mercadoria.

A. — Obrigações antes de iniciar a viagem:

A.1 — Obrigações em relação aos meios de transporte

### A.1.1 — A navegabilidade do navio: <sup>100</sup>

A primeira obrigação que se verifica no Contrato de Transporte é a obrigação em relação aos meios de transporte, ou seja, é a responsabilidade sobre a navegabilidade do navio. Esta equivale à capacidade do navio em cumprir a viagem a que está comprometido em executar. Juan Hernandez Martí declara também que o conceito de navegabilidade é um conceito relativo mas não abstrato, por que este conceito refere-se à execução de um transporte marítimo concreto, compreendendo um duplo aspecto: “a) A capacidade do navio para realizar a navegação que se pretende; b) A capacidade da embarcação de transportar as mercadorias a que se comprometeu.”<sup>101</sup> O primeiro aspecto apresentado por Martí significa que o navio deve ser capaz de navegar, de executar a viagem na forma convencional, afrontando os perigos previsíveis segundo os mares e a época em que a navegação se efetua.

Já a capacidade do transporte, exposta pelo autor, significa, em primeira instância, que o navio é forte o suficiente e está adequadamente equipado para transportar o tipo específico de carga com a qual se comprometeu e que seu carregamento deve ser embarcado de tal forma que siga seguro durante todo o período da viagem e, em segundo lugar, significa que o navio está equipado não só para transportar a carga, mas também para prevenir a deterioração da mercadoria durante a viagem.

- A. Obrigações — antes da viagem
  - A.1 Obrigações em relação ao navio
    - A.1.1 navegabilidade
  - A.2 — Obrigações em relação às mercadorias
    - A.2.1 — embarque da mercadoria
    - A.2.2 — estiva
    - A.2.3 — transporte
- B. Obrigações durante a viagem
  - B.1 Seguir a rota e os desvios lícitos
  - B.2 Atos de conservação da mercadoria
  - B.3 O transbordo da mercadoria para outra embarcação
- C. Obrigações depois da viagem
  - C.1 Desestiva e desembarque da mercadoria
  - C.2 Permanência da obrigação de custódia das mercadorias
- D. Entrega da mercadoria ao consignatário

O Contrato de Transporte Marítimo cria obrigações para os contratantes em uma relação bilateral, ou seja, em que há direitos e obrigações recíprocas entre as partes contratantes.

<sup>100</sup> MARTI, Juan Hernandez. **Contrato de transporte marítimo de mercancías**. Valencia: Cel. Mar, 1984, p. 102.

<sup>101</sup> *Ibid.*, p. 103.

É importante se perceber que não existe uma identidade das partes contraentes no Contrato de Transporte Marítimo e no Contrato Internacional Principal, que normalmente é um Contrato de Compra e Venda Internacional que requer o transporte e deslocamento das mercadorias. Entretanto, é no Contrato de Compra e Venda de Mercadorias — ou seja, o contrato principal —, que se define quem deverá proporcionar o transporte. É comum se vislumbrar nos contratos de compra e venda cláusulas que determinam obrigações, tais como os INCOTERMS FOB, CIF, DDP, entre outros, em que se determina se o comprador ou o vendedor (exportador/importador) vai cumprir a obrigação de providenciar o transporte.

E aí que uma dessas partes vai figurar no Contrato de Transporte assumindo a posição de cliente do transportador, comprometendo-se a cumprir determinadas obrigações.

A depender do tipo de Contrato de Transporte, o cliente será chamado de afretador. Este também é chamado de carregador, embarcador ou expedidor e possui as seguintes obrigações essenciais:

- A. entregar a mercadoria para ser transportada;
- B. carregar e descarregar as mercadorias no prazo convencionado (conforme disposição do artigo 590 do Código Comercial Brasileiro)  
Art. 590. O fretador é obrigado a ter o navio prestes para receber a carga, e o afretador a efetuá-la no tempo marcado no contrato.
- C. Pagar o frete (art. 567), preço do transporte, a não ser que haja estipulação em contrário e essa obrigação fique a cargo do destinatário da mercadoria.
- D. acondicionar de forma correta e segura as mercadorias, sob pena de recusa;<sup>102</sup>
- E. Declarar a natureza e o valor das mercadorias entregues em envoltórios fechados, podendo o transportador verificar seu conteúdo.

Em relação ao transportador (fretador), este obriga-se a:

- A. colocar o navio à disposição do afretador, em condições de receber a carga e navegar;<sup>103</sup> (Código Comercial artigo 590)
- B. Receber as mercadorias a bordo do navio na data e local estipulados e arrumá-las. O termo arrumar a carga significa fazer a estiva.<sup>104</sup> O capitão responde pela má estivação, mesmo que exista no contrato cláusula que obrigue o afretador(embarcador) a executar o serviço de estiva; essa cláusula normalmente significa que o afretador deverá pagar pelo serviço de estiva. Mas compete ao capitão o dever de fiscalizar o serviço dos estivadores. A responsabilidade é do

<sup>102</sup> O art. 49 do regulamento do decreto 51.813/63 dispõe acerca dos casos de mal acondicionamento das mercadorias.

<sup>103</sup> No Brasil, a navegabilidade do navio e suas condições técnicas são aferidas mediante o certificado de navegabilidade expedido pela Capitania dos Portos.

<sup>104</sup> A estiva deve ser feita distribuindo-se corretamente o peso dentro do navio e proceder com celeridade no embarque e desembarque das mercadorias nos diversos portos da rota, buscando evitar perda de tempo.

capitão e conseqüentemente também daquele à quem estiver subordinado dependendo do tipo de contrato de fretamento podendo ser o dono do navio ou o armador.

C. Emitir o conhecimento de embarque.<sup>105</sup>

D. Transportar as mercadorias dentro do prazo estipulado e conservá-las durante a viagem.

E. Seguir o itinerário ajustado para o transporte da mercadoria, sob pena de responder pelos riscos, inclusive os que caberiam ao remetente, a não ser que o caminho ajustado estiver impedido ou oferecer perigo. (CCOM artigo 101, atualmente revogado pelo CC. mas que não fora tratado por ele.)

F. Consertar o navio quando for necessário.

G. Entregar a mercadoria no tempo e lugar convencionados

H. aceitar a variação de variação de consignação

I. Permitir o desembarque em transito da mercadoria mediante apresentação de conhecimento de embarque.

Em relação ao destinatário das mercadorias (apresenta-se no contrato normalmente como consignatário dos bens), que apesar de não fazer parte como integrante do Contrato de Transporte nele figura como parte necessária para sua execução. Seu consentimento não é indispensável para a formação do contrato, mas, anuindo quanto a este, prende-se aos seus efeitos.

As obrigações do consignatário são:

A. receber a mercadoria;

B. pagar o frete;

C. entregar o conhecimento de embarque.

### **2.6.2 Obrigações gerais implícitas em um contrato de afretamento de acordo com a *Commom Law***

O *Commom Law* ou Direito Comum é o sistema adotado pelos países anglo-saxões, em que a principal característica é que a regra geral é produzida a partir de caso concreto. Ou seja, ele se baseia mais na jurisprudência do que na lei. Em oposição ao Direito Comum, há o Direito Civil (*Civil Law*), adotado no Brasil e em vários outros países, no qual a característica principal origina-se da regra geral para avaliar o caso concreto. Em outras palavras, baseia-se primariamente na lei.

Até hoje, o Direito Marítimo, por ser antigo e ter sofrido bastante influência do Direito Inglês, apresenta muitas características do *Commom Law*, principalmente pela antiguidade das cortes inglesas e porque os muitos dos principais casos judiciais envolvendo

---

<sup>105</sup> Art.110 do Código Comercial.

incidentes marítimos ocorreram em tribunais ingleses, onde os costumes náuticos tinham e têm forte valor decisório.

#### 2.6.2.1 Navegabilidade do navio (*Seaworthiness*)<sup>106</sup>

Em todos os contratos de afretamento existe uma implícita obrigação de se fornecer um navio capaz de navegar, apropriado para suportar os riscos da viagem, os perigos do mar e outros riscos incidentes que, em caso de necessidade, o navio tenha que ser exposto no curso da viagem. Na maioria dos contratos de fretamento, essa situação é ainda reforçada por uma regra expressa, tal como o preâmbulo do New York Produce Exchange — NYPE — 1946<sup>107</sup>, que declara que o navio deve estar firme, rígido, forte e preparado em todos os sentidos para o serviço.

Conforme os ensinamentos do caso *The Aquacharm*, seaworthiness “*connotes an inherent quality with which the unit comprising vessel and cargo is invested. So long as that unit maintains a constant character, that quality remains inherent in it.*”<sup>108</sup>

Deve se notar ainda que a obrigação cobre não apenas a condição física da embarcação, mas também a competência e a adequação da tripulação, a quantidade necessária de combustível e outros suprimentos e os equipamentos necessários para o transporte apropriado da carga<sup>109</sup>.

Ainda se esclarecendo o sentido de navegabilidade, pode-se citar o importante caso *Hong Kong Fir Shipping Co. Ltd v. Kawasaki Kisen Kaisha* (1961)<sup>110</sup>, em que essa obrigação inclui o bom funcionamento de todas as partes do casco, do maquinário, das galerias e do equipamento da tripulação.

Conforme as palavras do Professor Stephen Girvin<sup>111</sup>, apesar de, às vezes, o conceito de navegabilidade possuir uma conotação abstrata, em verdade, não a tem e existe um teste objetivo que pode ser feito para se determinar a navegabilidade. Teste esse que é objetivo e foi declarado na decisão do caso *Mcfadden v Blue Star Line*.

*A vessel must have that degree of fitness which an ordinary careful and prudent owner would require his vessel to have at the commencement of her Voyage, having regard to all the probable circumstances of it. To that extent*

<sup>106</sup> Na *Common Law*, encontram-se casos como *HongKong Fir Shipping Co. Ltd v. Kawasaki Kisen Kaisha* (1961), 2 Lloyd’s Report, *Standard Oil Co. ff New York v. Clan Line Steamers Ltd*. 1924., *Kopitoff v Wilson* (1876) 1 Q.B.D. 377, e *Virginia Carolina Chemical Co. V. Norfolk and North American Steam Shipping Co.* (1912) 1 K.B. 229 (C.A.).

<sup>107</sup> New York Produce Exchange: “tight, staunch, strong and in every way fitted for the service”.

<sup>108</sup> *Actis Co Ltd v The Sanko Steamship Co Ltd (The Aquacharm)* 1982 1 Lloyd’s Report 7 (CA), 12 (Shaw LJ).

<sup>109</sup> WILSON, John F. **Carriage of goods by sea**. 4. ed. London: Longman, 2001, p. 9.

<sup>110</sup> UNITED KINGDOM . **Hong Kong Fir Shipping Co. Ltd v. Kawasaki Kisen Kaisha** [1961], 2 Lloyd’s Report, 1961, p. 478.

<sup>111</sup> GIRVIN, Stephen. **Carriage of goods by sea**. 2 ed. Oxford: Oxford University Press, 2011. p. 385.

*the shipowner, as we have seen, undertakes absolutely that she is fit, and ignorance is no excuse. If the defect existed, the question to be put is: would a prudent owner have required that it should be made good before sending his ship to sea had he known of it? If he would, the ship was not seaworthy within the meaning of the undertaking.*<sup>112</sup>

Ou seja, na decisão do caso, definiu-se que uma embarcação deve ter o grau de aptidão e de qualidade que um proprietário comum, cuidadoso e prudente exigiria que sua embarcação tivesse no início de sua viagem, tendo-se em conta todas as circunstâncias prováveis. Assim como, que o armador assume absolutamente que ela está bem e a ignorância de seu estado não é desculpa.

Entretanto, se o defeito existisse, a pergunta a ser feita seria: um proprietário prudente teria exigido que ele fosse reparado antes de enviar seu navio ao mar se soubesse disso? Se o fizesse, o navio não estaria em condições de navegar na acepção do compromisso.

Sobre o sistema da *Common Law*, é importante se salientar que a obrigação do dono do navio em providenciar um navio em boas condições de navegabilidade é absoluta e, no caso de uma quebra de contrato, ele será responsabilizado independentemente de culpa. Entretanto, apesar da obrigação ser absoluta, não se requer do proprietário um navio perfeito e o termo denota que o navio tem equipamento razoavelmente adequado para o uso a que se destina.

Na lógica decisória do *Common Law*, cada caso deve ser analisado com base nas características específicas atuais e anteriores do navio escolhido, da carga e da viagem designada.

Em caso de avaria ou de defeito, no caso de existir falta de navegabilidade, o ônus da prova nesse sistema do *Common Law*, é o daquele que alega sua ocorrência,<sup>113</sup> com as consequências derivadas disso. Portanto, a dificuldade do embarcador da mercadoria em responsabilizar o dono do navio, armador ou aquele que esteja dando ordens ao capitão, por possuir a gestão náutica, é muito grande, posto ser a dele uma tarefa quase impossível. Essa constatação fica mais clara quando se verifica o grau de exigência das cláusulas constantes nas *Charter Parties* ou mesmo nas regras das exceções de responsabilidade das convenções internacionais como a Hague-Visby Rules.

#### 2.6.2.2 Atuar com eficiência razoável (*Reasonable dispatch*)

<sup>112</sup> PANAYIDES, Photis M. **Principles of chartering**, 3. ed. North Charleston: Create Space Independent Publishing Platform, 2018. p.73.

<sup>113</sup> UNITED KINGDOM . **Lindsay v. Klein (The Tatjana)** [1911] A.C. 1911, p. 194.

Uma segunda obrigação implícita nos contratos de fretamento no sistema jurídico anglo-saxão é a de atuar com uma eficiência razoável, também chamada de *Reasonable Dispatch* ou *Utmost Dispatch*. Quando o contrato não dispuser expressamente o tempo exato para a sua performance, fica implícita a obrigação de este proceder dentro do tempo razoável, de acordo com as circunstâncias de cada caso, preferencialmente no menor tempo possível.

Em face da amplitude e da falta de precisão dessa obrigação, a jurisprudência internacional tem interpretado a obrigação e os julgados e invariavelmente tem disciplinado que a parte sobre a qual recai a obrigação terá a obrigação considerada completamente cumprida independentemente de algum atraso e sempre que esse atraso é atribuível a causas além do seu controle e essa parte não tenha agido negligentemente nem racionalmente.<sup>114</sup> Nesse caso, o destinatário final tende a arcar com os custos.

#### 2.6.2.3 Obrigação de não desviar da rota acordada (*Deviation*) — Desvio

O dono de um navio, quando está operando uma linha ou rota de transporte ou sob um Contrato de Fretamento, não pode efetuar algum desvio na viagem a que se comprometeu realizar mediante contrato.

Ressalta-se que o desvio é definido como uma intencional e injustificada mudança na rota geográfica da viagem que foi definida no contrato.

Assim sendo, no caso de um navio comum ou um navio contratado com intenção especial a uma viagem específica, essa obrigação significa que a lei impõe ao armador ou ao dono da embarcação que ele navegue sem desnecessário desvio e dentro do curso costumeiro e usual.

No caso *Reardon Smith Line v Black Sea & Baltic General Insurance Co.* (1939)<sup>115</sup>, está disposto que é a obrigação do navio, a qualquer custo, quando velejando por uma viagem oceânica de um porto para outro, seguir pela rota usual entre os dois portos.

Aspecto esse que foi bem esclarecido por Lord Porter em seu voto:

It is the duty of a ship when sailing upon an ocean voyage from one port to another to take the usual route between those ports. If no evidence is given, that route is presumed to be the direct geographical route, but this may be modified for navigational or other reasons, and, unless a specific route is prescribed, evidence may be given to show what the usual route is. In some cases there may be more than one usual route, and the exigencies of bunkering may require the vessel to depart from the direct route or compel her to touch at ports at which, if she were proceeding under sail, it would be unnecessary for her to call. In every case evidence is admissible to show what

<sup>114</sup> UNITED KINGDOM. *Lord Watson em Hick v Raymond* [1893] AC 22, 1893, p 32.

<sup>115</sup> UNITED KINGDOM. *Reardon Smith Line v Black Sea & Baltic General Insurance Co.* [1939] 64 Ll. L. R. 229, 1939.

is the usual or a usual route, and, if the evidence is sufficient to establish a practice to follow a particular route, proceeding by that route is not a deviation.

É muito importante se perceber que a rota a ser seguida deve ser, em regra, o caminho mais curto, de preferência em linha reta entre um porto a outro. Entretanto, isso só ocorre em situações em que é possível e costumeiro fazê-lo, pois, em inúmeras situações, a rota usual não é a mais curta por questões de segurança na navegação e questões técnicas, como abastecimento do navio ou até mesmo quando são evitadas regiões em conflito ou em guerra.

Entretanto, há situações em que o desvio é permitido ou justificável, como o desvio feito com o intuito de se salvar vidas humanas. Desse modo, o desvio do navio para se socorrer outros navios também é permitido se as vidas humanas presentes neste segundo navio estiverem em risco. Contudo, não é permitido o desvio realizado com o simples intuito de se salvar mercadorias.

O desvio justificável ficou sedimentado no Direito anglo-saxão após a decisão de Cockburn C.J. no Caso *Scaramanga & Co. v. Stamp & Gordom*, em 1880, em que este declarou que é protegido o desvio com o intuito de se salvar vidas.

Em face da existência dessa regra costumeira, muitos contratos de fretamento trazem, em seu bojo, cláusulas que permitem o desvio. Estas são chamadas de *Liberty Clauses* (cláusulas de liberdade) e normalmente permitem que o transportador execute desvios com o intuito de entrega de mercadorias ou tenha outros objetivos. Entretanto, essa cláusula é interpretada restritivamente pelas cortes internacionais.

É importante se observar que o desvio permitido pela jurisprudência internacional a respeito demonstra que este deve ser feito somente para portos que estão no curso da viagem, ou seja, portos que estão no caminho ou na rota geográfica previamente estipulada em contrato.

A respeito dessa perspectiva, faz-se necessário mencionar também a decisão dada pelo Lord Esher, no caso *Leduc & Co. V. Ward*<sup>116</sup>, em 1888. Nesse caso, o navio seguia do porto de Fiume, na Iugoslávia, para o porte de Dunkirk, na Inglaterra. Entretanto, o navio executou um desvio e foi até o porto de Glasgow, na Escócia, antes de parar na Inglaterra, que é geograficamente mais próxima. O transportador foi considerado culpado pelo prejuízo causado nas mercadorias.

No Brasil, regra similar é direcionada ao capitão do navio, que dispõem que é vedado ao capitão alterar os portos e as escalas da embarcação sem causa justificada, conforme o artigo 509 e 510 do Código Comercial.

---

<sup>116</sup> UNITED KINGDOM (UK). *Leduc & Co. V. Ward* [1888] 20 Q.B.D. 475, 1888.

Art. 510. É proibido ao capitão entrar em porto estranho ao do seu destino; e, se ali for levado por força maior (artigo 740), é obrigado a sair no primeiro tempo oportuno que se oferecer; pena de responder pelas perdas e danos que da demora resultarem ao navio ou à carga (artigo 748).

Regra posta, regra aplicada.

#### 2.6.2.4 Obrigação de nomear um porto seguro (*The obligation to nominate a safe port*)

Sempre que o afretador tiver o direito de nomear um porto, independentemente de ser um Contrato de Fretamento por Tempo ou por Viagem, pelo *Common Law*, ele terá a obrigação implícita de nomear um porto seguro. Na maioria dos contratos, essa obrigação é reforçada por uma cláusula com o mesmo teor.

John Wilson<sup>117</sup> cita o exemplo da cláusula 2 do contrato padrão Baltimé 1939, que dispõe: “a embarcação deve ser empregada em comércios legais para o transporte de mercadorias legais somente entre portos bons e seguros ou lugares onde o navio pode permanecer flutuando, sempre à tona.” (tradução nossa).

A interpretação dessa regra costumeira, exemplo de *lex mercatoria* e que atualmente compreende a maioria dos contratos de fretamento, teve sua definição clássica proporcionada pela decisão do juiz Sellers LJ no caso *The Eastern City* (caso *Leeds Shipping Co vs Societe Francaise Bunge AS*)<sup>118</sup>:

Um porto não será seguro a menos que, no relevante período de tempo, um navio específico possa alcançá-lo, usá-lo e retornar dele, sem, na ausência de alguma ocorrência ou fato anormal, ser exposto ao perigo ao qual não possa ser evitado por uma boa navegação e experiência náutica. (tradução nossa)

É importante se salientar que o período de responsabilidade dessa obrigação cobre o período integral da utilização do porto pelo navio, bem como do momento em que o porto entra no navio até o momento de sua saída.

Faz-se mister ressaltar também que essa obrigação inclui vários fatores e não só problemas especificamente relativos ao porto que possam causar dano físico ao navio, tais

<sup>117</sup> WILSON, John F. **Carriage of goods by sea**. 4. ed. London: Longman, 2001. p 26 *et. seq.* “The vessel to be employed in lawful trades for the carriage of lawful merchandise only between good and safe ports or places where she can safely lie always afloat.”

<sup>118</sup> UNITED KINGDOM . **Leeds Shipping Company, Ltd. v. Societe Francaise Bunge The Eastern City** [1958] 2 Lloyd’s Report. 127, 1958. p. 131. Nas palavras originais: “a port will not be safe unless, in the relevant period of time, the particular ship can reach it, use it and return from it without, in the absence of some abnormal occurrence, being exposed to danger which cannot be avoided by good navigation and seamanship.”

como insuficiente nível de água ou a presença de gelo, ancoradouro rochoso ou a presença de bancos de areia em portos de baixo calado<sup>119</sup>.

Existem ainda os riscos de organização da autoridade controladora do porto por administração inadequada, em que possam faltar equipamentos de segurança adequados, tais como falta de boias sinalizadoras, luzes de aviso e de sinalização.

Por fim, riscos meteorológicos ou perigos da natureza, como mares congelados ou revoltos ou a constante presença de mau tempo<sup>120</sup> ou furações, assim como riscos de origem política, como o surgimento de uma imposição de bloqueio ou embargo econômico ou até mesmo a ocorrência de atos hostis<sup>121</sup>.

Em termos históricos, a legislação pátria trazia, de modo tangencial, a obrigação do afretador ou carregador em nomear um porto seguro, por meio de uma análise mais acurada do artigo 607 do Código Comercial, segundo o qual:

Art. 607. Sendo um navio embargado na partida, em viagem, ou no lugar da descarga, por fato ou negligência do afretador ou de algum dos carregadores, ficará o culpado obrigado, para com o fretador ou capitão e os mais carregadores, pelas perdas e danos que o navio ou as fazendas vierem a sofrer provenientes desse fato.

Ao se analisar o artigo 607 do Código Comercial, pode-se concluir que, como a obrigação de nomear o porto é do afretador, aquele que toma o navio a frete, se houver danos, em função da escolha do porto, às mercadorias de outros carregadores ou do navio ou um retardamento na viagem e isso causar dano ao dono do navio ou aos outros carregadores, esses terão direito a perdas e danos.

Art. 609. Se antes de começada a viagem ou no curso dela, a saída da embarcação for impedida temporariamente por embargo ou força maior, subsistirá o contrato, sem haver lugar a indenizações de perdas e danos pelo retardamento. O carregador neste caso poderá descarregar os seus efeitos durante a demora, pagando a despesa, e prestando fiança de os tornar a carregar logo que cesse o impedimento, ou de pagar o frete por inteiro e estadias e sobrestadias, não os reembarcando.

Art. 610. Se o navio não puder entrar no porto do seu destino por declaração de guerra, interdito de comércio, ou bloqueio, o capitão é obrigado a seguir imediatamente para aquele que tenha sido prevenido na sua carta de ordens. Não se achando prevenido, procurará o porto mais próximo que não estiver impedido; e daí fará os avisos competentes ao fretador e afretadores, cujas ordens deve esperar por tanto tempo quanto seja necessário para receber a resposta. Não recebendo esta, o capitão deve voltar para o porto da saída com a carga.

---

<sup>119</sup> Problema ocorrido no caso *The Hermine* (1979), publicado em: UNITED KINGDOM. **The Hermine** [1979]. 1 Lloyd's Report, 212, 1979.

<sup>120</sup> Problema ocorrido no caso: UNITED KINGDOM. **The Eastern City** [1958] 2 Lloyd's Report 127, 1958.

<sup>121</sup> Problema ocorrido no caso: UNITED KINGDOM. **The Evia** (nº2) [1982] 2 Lloyd's Report 307, 1982.

Art. 611. Sendo arrestado um navio no curso da viagem por ordem de uma potência, nenhum frete será devido pelo tempo da detenção sendo fretado ao mês, nem aumento de frete se for por viagem. Quando o navio for fretado para 2 (dois) ou mais portos e acontecer que em um deles se saiba ter sido declarada guerra contra a potência a que pertence o navio ou a carga, o capitão, se nem esta nem aquele forem livres, quando não possa partir em comboio ou por algum outro modo seguro, deverá ficar no porto da notícia até receber ordens do dono do navio ou do afretador. Se só o navio não for livre, o fretador pode resilir do contrato, com direito ao frete vencido, estadias e sobrestadias e avaria grossa, pagando as despesas da descarga. Se, pelo contrário, só a carga não for livre, o afretador tem direito para rescindir o contrato, pagando a despesa da descarga, e o capitão procederá na conformidade dos artigos 592 e 596.

Sobre a obrigação de se nomear um porto seguro, também é importante se mencionar a legislação portuária. Em 2013, com o objetivo de regulamentar a Nova Lei dos Portos, no Brasil, foi sancionada a Lei n. 12.815, que dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e de instalações portuárias e das atividades desempenhadas pelos operadores portuários. Assim como, foi promulgado o Decreto nº 8.033, que estabeleceu diversos dispositivos para se sistematizar a exploração de portos organizados e de instalações portuárias.

Apesar de a Lei n. 12.815/2013 não ter mencionado, de modo expresso, a obrigação de nomeação de um porto seguro, ela apresenta categorias e conceitos da atividade portuária importantes para a verificação da segurança portuária e, portanto, para a concretização da obrigação implícita ora estudada. Assim, dispõe o artigo 2º da referida Lei com alterações e inclusões oriundas de posteriores leis de 1996 e de 2020<sup>122</sup>:

Art. 2º Para os fins desta Lei, consideram-se:

I — porto organizado: bem público construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de autoridade portuária;

II — área do porto organizado: área delimitada por ato do Poder Executivo que compreende as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e de acesso ao porto organizado;

III — instalação portuária: instalação localizada dentro ou fora da área do porto organizado e utilizada em movimentação de passageiros, em movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário;

IV — terminal de uso privado: instalação portuária explorada mediante autorização e localizada fora da área do porto organizado;

---

<sup>122</sup> Em 1996, adveio a Lei n. 9.277, que autoriza a União a delegar aos municípios, estados da Federação e ao Distrito Federal a administração e a exploração de rodovias e de portos federais. Já a Lei n. 14.047/2020 é uma das normas de combate à pandemia mundial decorrente do coronavírus e dispõe sobre medidas temporárias para enfrentamento da pandemia da Covid-19 no âmbito do setor portuário, sobre a cessão de pátios da administração pública e sobre o custeio das despesas com serviços de estacionamento para a permanência de aeronaves de empresas nacionais de transporte aéreo regular de passageiros em pátios da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero); e altera as Leis nºs 9.719, de 27 de novembro de 1998, 7.783, de 28 de junho de 1989, 12.815, de 5 de junho de 2013, 7.565, de 9 de dezembro de 1986, e 10.233, de 5 de junho de 2001.

V — estação de transbordo de cargas: instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora da área do porto organizado e utilizada exclusivamente para operação de transbordo de mercadorias em embarcações de navegação interior ou cabotagem;

VI — instalação portuária pública de pequeno porte: instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora do porto organizado e utilizada em movimentação de passageiros ou mercadorias em embarcações de navegação interior;

VII — instalação portuária de turismo: instalação portuária explorada mediante arrendamento ou autorização e utilizada em embarque, desembarque e trânsito de passageiros, tripulantes e bagagens, e de insumos para o provimento e abastecimento de embarcações de turismo;

VIII — (VETADO):

a) (VETADO);

b) (VETADO); e

c) (VETADO);

IX — concessão: cessão onerosa do porto organizado, com vistas à administração e à exploração de sua infraestrutura por prazo determinado;

X — delegação: transferência, mediante convênio, da administração e da exploração do porto organizado para Municípios ou Estados, ou a consórcio público, nos termos da Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996;

XI — arrendamento: cessão onerosa de área e infraestrutura públicas localizadas dentro do porto organizado, para exploração por prazo determinado;

XII — autorização: outorga de direito à exploração de instalação portuária localizada fora da área do porto organizado e formalizada mediante contrato de adesão; e

XIII — operador portuário: pessoa jurídica pré-qualificada para exercer as atividades de movimentação de passageiros ou movimentação e armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, dentro da área do porto organizado.

Art. 3º A exploração dos portos organizados e instalações portuárias, com o objetivo de aumentar a competitividade e o desenvolvimento do País, deve seguir as seguintes diretrizes:

I — expansão, modernização e otimização da infraestrutura e da superestrutura que integram os portos organizados e instalações portuárias;

II — garantia da modicidade e da publicidade das tarifas e preços praticados no setor, da qualidade da atividade prestada e da efetividade dos direitos dos usuários;

III — estímulo à modernização e ao aprimoramento da gestão dos portos organizados e instalações portuárias, à valorização e à qualificação da mão de obra portuária e à eficiência das atividades prestadas;

IV — promoção da segurança da navegação na entrada e na saída das embarcações dos portos; (Redação dada pela Lei nº 14.047, de 2020)

V — estímulo à concorrência, por meio do incentivo à participação do setor privado e da garantia de amplo acesso aos portos organizados, às instalações e às atividades portuárias; e (Redação dada pela Lei nº 14.047, de 2020)

VI — liberdade de preços nas operações portuárias, reprimidos qualquer prática prejudicial à competição e o abuso do poder econômico. (Incluído pela Lei nº 14.047, de 2020)

Portanto, a Lei n. 12.815/2013 trouxe o que se entende por porto organizado e os demais conceitos envolvidos na operacionalização da atividade portuária.

Desse modo, ao legislador definir esses conceitos, conforme lembra Osvaldo Agripino de Castro Junior, as partes restariam condicionadas ao teor do que lhes foi atribuído explicitamente pela norma jurídica<sup>123</sup>.

Ora, a Nova Lei dos Portos visou modernizar e aperfeiçoar a infraestrutura dos portos brasileiros, contando, para tanto, com a participação do capital privado. Nessa medida, no artigo 3º da Lei n. 12.815/2013, há previsão de que “a exploração dos portos organizados e instalações portuárias, com o objetivo de aumentar a competitividade e o desenvolvimento do País, deve seguir as seguintes diretrizes: (...) promoção da segurança da navegação na entrada e na saída das embarcações dos portos”.

Na mesma perspectiva, apesar do Decreto n. 8.033 não mencionar expressamente a obrigação de nomeação de um porto seguro, é norma que define como será realizada a administração e a gestão dos portos, bem como dispõe sobre a realização de investimentos necessários aos portos, o que é essencial à garantia de segurança em trajetos internacionais.

Em termos práticos de porto seguro, apesar dos avanços legais, alguns problemas da logística portuária brasileira — como o alto volume de burocracia, a ausência de malha ferroviária efetiva etc. — remanescem presentes até os dias atuais, o que parece impedir um real avanço econômico do país.

#### 2.6.2.5 Obrigação de não embarcar mercadorias perigosas

Tal obrigação está presente no Direito Costumeiro da *Common Law*, que impõe ao afretador carregador a obrigação de não embarcar mercadorias perigosas sem notificar o transportador, armador, as características específicas da carga. Também é pacífico o entendimento de que não existe a necessidade de notificação se o capitão ou a sua tripulação sabem ou deveriam ter conhecimento de que a carga é perigosa<sup>124</sup>.

No *Common Law*, não há definição do que é uma mercadoria perigosa, entretanto seu conceito vem sendo delineado em duas linhas abordagens. De um lado, tem-se o ponto de vista tradicional, em que mercadorias perigosas são aquelas que têm sido catalogadas em legislações ou em sentenças judiciais ou arbitrais.

Certamente, um grande número de substâncias — tais como explosivos ou materiais radioativos — são naturalmente inseguros e perigosos e não seria difícil compilar uma completa lista de substâncias com essas características. Pode-se citar, por exemplo, a

---

<sup>123</sup> CASTRO JÚNIOR, Osvaldo Agripino de. **Direito Portuário e nova regulação**. São Paulo: Aduaneiras, 2015. p. 40.

<sup>124</sup> WILSON, John F. **Carriage of goods by sea**. 4. ed. London: Longman, 2001, p. 33.

seção 446 do Merchant Shipping Act 1894, que arrola substâncias, como vitriol, nafta, benzina, petróleo, pólvora, nitroglicerina, entre outras substâncias químicas ou explosivas.

A mais recente compilação de produtos perigosos encontra-se na publicação fornecida pela seção 1(2) do Merchant Shipping (*Dangerous Goods*) Regulations, de 1981, que define “mercadorias perigosas” por referência a qualquer mercadoria classificada no Livro Azul (Blue Book), o IMDG Code ou qualquer outra publicação da Organização Marítima Internacional (IMO), em que sejam especificadas mercadorias perigosas para transporte pelo mar. Ressalta-se que a última atualização do Código Internacional sobre Mercadorias Perigosas é de 2002 e que entrou em vigor em 2004.

A última alteração na Convenção Internacional sobre Segurança de Vida no Mar (SOLAS) dispôs que, a partir de 2004, as regras do código IMDG são obrigatórias.

Há também a segunda abordagem sobre onde as cortes de diferentes nações têm definido o conceito em termos bem mais amplos. Sua visão apresenta uma abordagem mais abrangente e não somente as características inerentemente perigosas das mercadorias, mas também abrangem circunstâncias secundárias.

A jurisprudência tem entendido que, apesar de uma mercadoria geralmente não ser considerada perigosa, isso vai depender da circunstância em que ela for colocada. Grãos, por exemplo, não têm característica perigosa, mas uma situação de perigo pode ocorrer se for permitido que essa mercadoria superaqueça em trânsito. Da mesma forma, líquidos comuns podem causar problemas se vazarem de sua embalagem e produzirem danos em outras mercadorias ou ao próprio navio<sup>125</sup>.

A opinião do Lord Mustill J. é a de que a característica da substância apresenta um importante papel para que se crie uma situação perigosa, mas é igualmente importante o conhecimento do transportador (ou dono do navio) em relação às características das mercadorias, o cuidado e as providências que ele toma em razão desse conhecimento<sup>126</sup>.

Em suma, verifica-se que as obrigações das partes e do transportador são variadas e consideram, sobretudo, as questões relacionadas aos riscos da atividade marítima exercida. Uma vez não cumprida as obrigações contratuais, passa-se ao campo da responsabilidade civil contratual, na qual a parte que não observou o contrato pontualmente deverá ressarcir a parte adversa pelos prejuízos (materiais ou morais).

O âmbito da responsabilidade civil contratual, analisado pela Teoria da Responsabilidade Civil, será abservado em capítulo próprio para tanto e com enfoque nos

---

<sup>125</sup> UNITED KINGDOM. **The *Giannis NK*** [1998] 1 Lloyd’s Rep. 337 (The goods may be dangerous even though they constitute no risk to the vessel itself.), 1988.

<sup>126</sup> The ‘*Athanasia Comninos*’ and “*Georges Chr. Lemos*” QBD (Comm Ct) 21 de dezembro de 1979. Encontrado em: UNITED KINGDOM. **The “*Athanasia Comninos*” and “*Georges Chr. Lemos*” QBD (Comm Ct)**, 1 Lloyds Rep 277 at p. 282 [1990].

estudos da responsabilidade civil do transportador marítimo e nas suas vicissitudes frente a outras relações jurídicas contratuais.

### 3 DA TEORIA DA RESPONSABILIDADE CIVIL

Analisar a questão da limitação da responsabilidade civil contratual, mote principal da presente tese, implica se verificar como a regulamentação da responsabilidade civil, nos regimes jurídicos doméstico brasileiro e internacional, relaciona-se com o Direito Marítimo e com o comércio internacional. Afinal as bases jurídicas que dão azo à possibilidade de limitação da responsabilidade ou do valor pago a título indenizatório se dão no âmbito da teoria da responsabilidade civil.

A ideia geral de responsabilização civil, seja contratual, seja extracontratual, deita suas raízes na noção da necessidade de responsabilização por parte do agente que descumpra obrigação contratual ou que comete ato ilícito e rechaçado pelo Direito em face da outra parte contratual ou de terceiro<sup>127</sup>.

Nesse caso, a reparação se apresenta como situação de retorno ao *status quo* anterior à ocorrência do dano ou, quando não for possível, uma disposição de parte do patrimônio para fins de reposição das perdas experimentadas ou para compensar os danos morais sofridos. Nas lições de Paulo Lôbo, “toda pessoa é dotada de patrimônio, até mesmo o mais miserável dos homens”<sup>128</sup>.

Portanto, a responsabilidade civil consiste na situação de se indenizar o dano moral ou patrimonial causado a outrem em razão de ato próprio ou de fato da coisa ou animal sob sua guarda, decorrente de inadimplemento culposos, de obrigação legal ou contratual ou imposta por lei<sup>129</sup>.

Ressalta-se que o sentido da responsabilidade civil é essencialmente relevante, mormente em tempos hodiernos, em que se vive em uma sociedade complexa e de consumo, uma sociedade a que Zygmunt Bauman chama de “sociedade líquido-moderna”, “em que as condições sob as quais agem seus membros mudam num tempo mais curto do que aquele necessário para a consolidação, em hábitos e rotinas, das formas de agir”<sup>130</sup>.

Inserida nessa sociedade de consumo, a porcentagem da população mundial que consome exclusivamente aquilo que produz é ínfima, de modo que não parece mais concebível o retorno ao comércio em uma localização estrita ou sem a consideração do

---

<sup>127</sup> CHAVES, Antônio. Responsabilidade civil. São Paulo: José Bushatsky, USP, 1972, p. 17-36.

<sup>128</sup> LÔBO, Paulo. **Direito Civil**: parte geral. São Paulo: Saraiva, 2009, p. 203.

<sup>129</sup> GIBERTONI, Carla Adriana Comitê. **Teoria e prática do Direito Marítimo**. 3. ed. atual., rev. e ampl. Rio de Janeiro: Renovar, 2014.

<sup>130</sup> BAUMAN, Zygmunt, **Vida líquida**. Tradução Carlos Alberto Medeiros. 2. ed. Rio de Janeiro: Zahar, 2009, p. 105.

processo tecnológico envolvido<sup>131</sup>. A especialização, a qualidade e a variedade dos produtos tornou isso quase impossível, o que reforça ainda mais a existência e a permanência da sociedade de consumo.

Com efeito, considerando-se a sociedade de consumo atual e seu íntimo relacionamento com o comércio internacional, verifica-se que mais de 93% de toda mercadoria no mundo é transportada por frotas mercantes. A esse respeito, a presente tese analisa aproximadamente 75% dos contratos referentes às mercadorias transportadas nesse comércio internacional<sup>132</sup>.

Na mesma linha, sob o prisma jurídico e no tocante à disciplina da responsabilização civil, assevera Carlos Alberto Bittar:

(...) a objetivação observada na teoria da responsabilidade civil é fruto da 'complexa organização social' em que se vive e que conjuga os seres humanos às mais variadas e modernas técnicas nos campos das ciências exatas, humanas e biológicas, exigindo o convívio constante com riscos e perigos que as novas tecnologias podem trazer à sociedade.<sup>133</sup>

Dessa maneira, na sociedade, figuras como o transportador, o comerciante, as empresas intermediárias de exportação, as redes de seguro, os donos de navios (*shipowners*), os consumidores, entre outras, mostram-se essenciais na realização e na movimentação da vida em sociedade.

Estas, sendo essenciais para a consecução da vida social, mostram-se como atores envolvidos em relações privadas, das quais é possível se ter uma situação de responsabilização civil.

O recorte da Teoria Geral da Responsabilidade Civil é dado pela disciplina do Direito Marítimo, de peculiaridades inerentes em relação às variadas formas de responsabilidade civil.

Nas relações travadas entre os principais atores de Direito Marítimo, é imperioso se notar que a presente tese analisa, com maior atenção, as figuras dos Estados e do transportador marítimo de mercadorias, além de circundar outras partes inter-relacionadas nas relações contratuais internacionais. Assim, apesar de se falar da inserção desses atores

---

<sup>131</sup> Nesse sentido, conforme afirma o teórico Manuel Castells, não há processo de globalização que não esteja atrelado ao advento de novas tecnologias. In: CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede**. Tradução Roneide Venancio Majer. 19. ed. São Paulo: Paz e Terra, 2018.

<sup>132</sup> Dados da Organização Mundial do Comércio (OMC) e da International Maritime Organization (IMO).

<sup>133</sup> BITTAR, Carlos Alberto. **Responsabilidade civil: teoria & prática**. 5. ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2005.

e *players* em uma sociedade de consumo, a figura jurídica do consumidor final, *per se*, não é o foco maior do presente estudo<sup>134</sup>.

Observa Carla Adriana Comitre Gibertoni que, no âmbito do Direito Marítimo, a responsabilidade decorre, como regra geral, de situações de inadimplemento contratual ou deriva de acontecimentos aleatórios em virtude de danos por acidentes ou por fatos da navegação; a exemplo maior as situações de colisões, abalroamentos, poluição, avarias etc<sup>135</sup>.

Contudo, frisa-se, aqui, que situações de riscos e fatos da atividade do mar podem igualmente encontrar previsão contratual, que passará a regular a forma de reparação devida nas situações especificadas no instrumento pactuado pelas partes; previsão tal, inclusive, bastante utilizada em países da *Common Law*.

Nesse sentido, sob o prisma das disposições contratuais atinentes aos riscos da atividade do mar, o enfoque principal do estudo é a responsabilidade civil contratual, afinal, “não há contrato, atividade, ato, até mesmo abstenção, que não contenha o germe de uma responsabilidade criminal ou civil”<sup>136</sup>.

Além disso, nesse momento, é necessário se ressaltar a importante diferenciação existente entre as relações jurídicas contratuais e os impactos no campo da responsabilização civil. Isso porque, nos contratos de fretamento, a responsabilidade civil se processa, conforme regra geral, com base na comprovação da culpa (responsabilidade civil subjetiva), ao passo que, nos contratos de transporte marítimo, a responsabilidade civil prescindirá do fator da culpa, processando-se objetivamente.

Veja-se, em um primeiro instante, como o Direito, de modo geral, analisa a responsabilidade do transportador internacional de mercadorias e, posteriormente, qual é o tratamento jurídico interno brasileiro e internacional dado a esses transportadores de mercadorias.

### 3.1. DA RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR INTERNACIONAL DE MERCADORIAS

---

<sup>134</sup> Inclusive, vale se observar, desde já, que a figura jurídica do consumidor e a aplicação do microssistema de tutela consumerista é facilmente alvo de confusões e intensas discussões na esfera interna, podendo trazer consequências jurídicas às partes do transporte marítimo de mercadorias, que não se adéquam propriamente aos ditames do Código de Defesa do Consumidor. Vide mais sobre a discussão na análise do Princípio da Autonomia da Vontade no Brasil e nos estudos sobre os contratos de transporte e de fretamento.

<sup>135</sup> GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e prática do Direito Marítimo**. 3. ed., atual., ver. e ampl. Rio de Janeiro: Renovar, 2014, p. 473.

<sup>136</sup> CHAVES, Antônio. **Responsabilidade civil**. São Paulo: José Bushatsky, USP, 1972, p. 17-36.

Conforme já visto, o transporte marítimo pode ter por objeto a condução de pessoas, bens ou notícias. Este estudo interessa-se pelo transporte relacionado a bens consistentes em mercadorias.

O transporte marítimo de linha regular é, na maioria das vezes, contratado mediante a produção de um Conhecimento de Embarque. Nos casos de transporte, por meio de fretamento (*Voyage* ou *Time Charter Party*), os contratos também podem ser representados por um Conhecimento de Embarque ou Conhecimento de Carga (B/L — *Bill of Lading*).

O Conhecimento de Embarque tem as funções básicas de servir como um recibo de entrega da mercadoria a ser embarcada, de evidenciar um contrato de transporte entre a companhia de navegação (armador) e o usuário (embarcador, expedidor da mercadoria) e de representar um título de propriedade da mercadoria (que pode ser transferível e negociável ou não).

O Conhecimento de Embarque também identifica as mercadorias nele descritas e carregadas no navio para o seu transporte ao porto designado, sendo considerado o documento mais importante no comércio marítimo<sup>137</sup>.

Na parte posterior, o Conhecimento de Embarque apresenta várias cláusulas que especificam e limitam a responsabilidade do transportador marítimo durante o transporte.

Conforme regra geral, os Conhecimentos de Embarque são emitidos por empresas de navegação, proprietárias ou por armadoras das embarcações. Nessa medida, a grande maioria dos Conhecimentos de Embarque apresenta, em seu verso, uma cláusula denominada *Paramount*, que significa “principal” ou “preponderante”, que é a cláusula que incorpora a legislação aplicável ao contrato<sup>138</sup>.

Guilherme Bergman Borges Vieira<sup>139</sup> explica que a legislação aplicável ao Conhecimento de Embarque define questões de suma importância, tais como: o regime de responsabilidade do transportador marítimo (situações em que poderá ser responsável perante o usuário por perdas e danos nas mercadorias), os limites de indenização existentes em caso de apuração da responsabilidade do transportador; a definição dos prazos para o usuário, demandante, efetuar as reclamações por danos ou falta de mercadorias e interpor ações decorrentes desses fatos.

---

<sup>137</sup> GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e prática do Direito Marítimo**. 3. ed., atual., ver. e ampl.. Rio de Janeiro: Renovar, 2014.

<sup>138</sup> Sobre a Cláusula *Paramount*, consulte a seção “2.5 DOS CONTRATOS-TIPO (*CHARTER PARTIES*)”.

<sup>139</sup> VIEIRA, Guilherme Bergmann Borges. **Regulamentação no comércio Internacional, aspectos contratuais e implicações práticas**. São Paulo: Aduaneiras, 2002, p. 71.

Por certo, na avaliação da responsabilização contratual, será necessário se verificar a natureza e, sobretudo, o conteúdo do contrato (do Conhecimento de Embarque), de forma concreta<sup>140</sup>.

Mesmo assim, há fatores inerentes à responsabilidade civil contratual, a depender de previsão na legislação interna brasileira, na *lex mercatoria* presente no comércio internacional, bem como nos tratados internacionais que regem o transporte internacional de mercadorias.

De início, é preciso se saber em que momento é possível se configurar a responsabilização civil necessária e, assim, fixar-se o montante indenizatório necessário à reparação devida.

### 3.1.2 Período de responsabilidade do transportador

Conforme resume a doutrinadora brasileira Carla Adriana Comitre Gibertoni, a “responsabilidade do transportador marítimo começa no momento em que a mercadoria lhe é entregue, instituindo-se ele depositário da mesma; e só termina com a sua entrega efetiva, ilesa, ao destinatário”<sup>141</sup>.

De acordo com Fayzi Chakab, para o Direito francês, o Contrato de Transporte Marítimo não se inicia até que haja o embarque das mercadorias no navio e não termina enquanto não houver o desembarque no porto de destino. Em suas palavras, “le contract de transport maritime ne commence toujours pas avec l’embarquement des marchandises sur le navire et ne se termine toujours pas avec leur débarquement au port de destination”<sup>142</sup>.

Em Relação às Regras de Haia-Visby, o período de responsabilidade englobado pela referida convenção encontra-se disposto no artigo 1.º e dispõe que o transporte de mercadorias cobre o período desde o momento que as mercadorias são embarcadas até o momento em que elas são descarregadas do navio. Conforme, pode-se verificar em seu texto original: “1(e) ‘Carriage of goods’ covers the period from the time when the goods are loaded on to the time they are discharged from the ship.”

Entretanto, a convenção permite a possibilidade das partes (transportador e embarcador) de convencionarem acordo sobre responsabilidade ou exclusão desta por perda

---

<sup>140</sup> A análise dos principais e mais recorrentes termos contratuais mais utilizados no transporte marítimo, consistentes em contratos-tipo (contratos padronizados), pode ser melhor conferida na seguinte seção deste trabalho: “2.5 DOS CONTRATOS-TIPO (*CHARTER PARTIES*)”.

<sup>141</sup> GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e prática do Direito Marítimo**. 3. ed., atual., rev. e ampl.. Rio de Janeiro: Renovar, 2014, p. 474.

<sup>142</sup> FAYZI CHAKAB, Gholam Nabi. **La responsabilité du transporteur maritime de marchandises**: selon les règles de La Haye de 1924 et de Hambourg de 1978. Nice: 1999, p. 115.

ou danos pelo manuseio e custódia da mercadoria antes do embarque desta ou depois de seu desembarque.

Article VII — Nothing herein contained shall prevent a carrier or a shipper from entering into any agreement, stipulation, condition, reservation or exemption as to the responsibility and liability of the carrier or the ship for the loss or damage to, or in connection with, the custody and care and handling of goods prior to the loading on, and subsequent to the discharge from, the ship on which the goods are carried by sea.

Com relação às Regras de Hamburgo, o âmbito de aplicação das regras no tempo é bem clara e incontestável. Essa regra encontra-se no artigo 4.1, que trata do período da responsabilidade.

O texto declara que a responsabilidade do transportador dos bens cobre o período durante o período em que o transportador está em posse da mercadoria no porto de embarque, durante a viagem de transporte e durante o tempo que for gasto no desembarque da mercadoria no porto de destino. Percebe-se que o texto é bem mais específico por expressamente incluir o período da viagem de transporte da mercadoria, o que, nas regras de Haia, está de forma implícita.

As Regras de Hamburgo, em seu artigo 4.2, delimitam com detalhamento o período da responsabilidade do transportador e os agentes envolvidos:

2. For the purpose of paragraph 1 of this article, the carrier is deemed to be in charge of the goods
  - (a) From the time he has taken over the goods from:
    - (i) The shipper, or a person acting on his behalf; or
    - (ii) An authority or other third party to whom, pursuant to law or regulations applicable at the port of loading, the goods must be handed over for shipment;
  - (b) Until the time he has delivered the goods:
    - (i) By handing over the goods to the consignee; or
    - (ii) In cases where the consignee does not receive the goods from the carrier, by placing them at the disposal of the consignee in accordance with the contract or with the law or with the usage of the particular trade, applicable at the port of discharge, or
    - (iii) By handing over the goods to an authority or other third party to whom, pursuant to law or regulations applicable at the port of discharge, the goods must be handed over.

Em outras palavras, o texto explicita que a responsabilidade se inicia no momento em que o transportador recebe as mercadorias do carregador, embarcador — *shipper* — ou de uma pessoa agindo em seu nome, segundo o art. 4.2.a.i ou conforme art. 4.2.a.ii que dispõe que uma autoridade ou outra terceira parte para a qual, mediante as leis ou os regulamentos do porto em questão, as mercadorias devam ser entregues. Esse é o caso do Brasil, por exemplo, onde existem poucos portos privados e a maioria dos portos são

controlados e operados pelo governo e, desse modo, o serviço de carregamento e descarregamento pode ser feito pela Autoridade Portuária, que é uma entidade estatal.

Chama-se, aqui, a atenção para a necessidade de não se confundir a transferência da responsabilidade do Contrato de Transporte com o Contrato de Compra e Venda Internacional e muito menos em relação à responsabilidade do Contrato de Fretamento.

No Contrato de Fretamento, o objeto nem mesmo é a mercadoria e, sim, como se afirmou anteriormente, o controle e a navegação da embarcação.

No caso do Contrato de Compra e Venda Internacional, as partes envolvidas são outras. Isso porque a relação principal é a do exportador e do importador (vendedor e comprador) e a responsabilidade é normalmente definida em Contrato por Cláusulas ou pelos Termos Internacionais do Comércio — INCOTERMS, tais como FOB ou CIF, em que a responsabilidade pode variar bastante, desde a entrega no balcão da fábrica até mesmo a responsabilidade da entrega da mercadoria no estabelecimento do importador/comprador no país de destino, transposto o porto e pagas as taxas portuárias aduaneiras (DDP)<sup>143</sup>.

No Brasil, o Código Comercial não dispõe de regra específica, limitando-se a declarar que se faz necessário que se inclua no Contrato de Fretamento do Navio, em sua totalidade representado pela Carta-partida ou Carta de Fretamento, o tempo da carga e da descarga<sup>144</sup>, transporte que se for representado pelo período do início e do começo da viagem.

Art. 566. O contrato de fretamento de qualquer embarcação, quer seja na sua totalidade ou em parte, para uma ou mais viagens, quer seja à carga, colheita ou prancha, o que tem lugar quando o capitão recebe carga de quantos se apresentam, deve provar-se por escrito. No primeiro caso o instrumento que se chama carta partida ou carta de fretamento, deve ser assinado pelo fretador e afretador, e por quaisquer outras pessoas que intervenham no contrato, do qual se dará a cada uma das partes um exemplar; e no segundo, o instrumento chama-se conhecimento, e basta ser assinado pelo capitão e o carregador. Entende-se por fretador o que dá, e por afretador o que toma a embarcação a frete.

Art. 567. A carta-partida deve enunciar:  
(...) 5 — o tempo da carga e descarga, portos de escala quando a haja, as estadias e sobreestadias ou demoras, e a forma por que estas se hão de vencer e contar;

---

<sup>143</sup> Delivery Duty Paid (DDP), Incoterms, 2020. In: BRASIL, Ministério da Economia; Câmara de Comércio Exterior; Comitê-Executivo de Gestão. Resolução nº 16 de 2 de março de 2020. Dispõe sobre Incoterms e estabelece que, nas exportações e importações brasileiras, serão aceitas quaisquer condições de venda praticadas no comércio internacional, desde que compatíveis com o ordenamento jurídico nacional. **Diário Oficial da União**, Brasília, ed. 53, 18 mar. 2020. Seção 1. Disponível em: <https://www.in.gov.br/web/dou/-/resolucao-n-16-de-2-de-marco-de-2020-248564145>. Acesso em: 13 fev 2021.

<sup>144</sup> BRASIL. Lei nº. 556 de 25 de junho de 1850. **Código Comercial Brasileiro**, 1850. Artigo 566 e 567, item 5.

Atualmente, houve a inclusão de regra específica a esse respeito com a edição do Código Civil de 2002, de modo que seu artigo 750 passou a dispor expressamente a respeito do período de início e fim da responsabilidade do transportador, como pode-se observar:

Art. 750. A responsabilidade do transportador, limitada ao valor constante do conhecimento, começa no momento em que ele, ou seus prepostos, recebem a coisa; termina quando é entregue ao destinatário, ou depositada em juízo, se aquele não for encontrado.

Também sob o prisma do Contrato de Depósito, de acordo com o Direito Interno brasileiro, com esteio no artigo 629 do Código Civil, pode-se dizer que o depositário, a exemplo maior do transportador marítimo, torna-se o responsável a partir do momento da guarda e assim se mantém até que a outra parte reclame o bem. Segundo dispõe referido:

Art. 629. O depositário é obrigado a ter na guarda e conservação da coisa depositada o cuidado e diligência que costuma com o que lhe pertence, bem como a restituí-la, com todos os frutos e acréscidos, quando o exija o depositante.

Assim, a natureza do depositário do transportador marítimo sujeita-se à teoria objetiva, ou seja, prescinde de comprovação de culpa por parte do transportador já que essa é presumida.

As Regras de Hamburgo também esclarecem que a responsabilidade se dá somente nos contratos de transporte que envolvem o transporte pelo mar. Assim, não se aplica aos contratos multimodais, que envolvem transporte por terra ou ar.

#### Article 1 — Definitions

In this Convention:

(...) 6. "Contract of carriage by sea" means any contract whereby the carrier undertakes against payment of freight to carry goods by sea from one port to another; however, a contract which involves carriage by sea and also carriage by some other means is deemed to be a contract of carriage by sea for the purposes of this Convention only in so far as it relates to the carriage by sea.

Nesse ponto, conforme já salientado, de acordo com Osvaldo Agripino de Castro Junior e Norman Augusto Martínez Gutiérrez, as Regras de Hamburgo, assim como as Regras de Haia-Visby, por mais que tenham sido elaboradas sob anos a fio, culminam por não atender as necessidades do transporte aquaviário internacional, normalmente de transporte multimodal, situação tal que se agrava com as estruturas existentes nos países, como o Brasil,

onde ainda perdura a ausência de infraestrutura adequada aos portos e se enfrenta problemáticas diversas relacionadas à logística<sup>145</sup>.

Por fim, as Regras de Roterdã estabelecem obrigações ao transportador antes, no início e durante a viagem, dispondo de uma série de obrigações a serem observadas<sup>146</sup>, mas, ao mesmo tempo, limitativas e prejudiciais aos embarcadores/donos de carga.

### 3.2 RESPONSABILIDADE NO ORDENAMENTO JURÍDICO BRASILEIRO

A responsabilidade civil do transportador marítimo, da mesma forma como ocorre com os outros transportadores de modo geral, terrestre e aéreo, é de natureza contratual e essa responsabilidade no ordenamento jurídico brasileiro respeita a Teoria Objetiva.

A Teoria Objetiva, exposta em simples palavras, figura-se enquanto uma teoria em que a culpa do transportador é presumida se houver inadimplemento do contrato de transporte. Por via de consequência, na responsabilização objetiva, o agente responderá pelos danos causados independentemente da culpa, bastando meramente a demonstração da existência do fato ou do ato.

Desse modo, os transportadores só conseguirão eximir-se dessa presunção legal de culpa provando a existência, no caso concreto, de alguma das causas excludentes de responsabilidade previstas pelo ordenamento jurídico brasileiro. Tais causas estão previstas no ordenamento jurídico brasileiro e são a força maior, o caso fortuito e o vício de origem (vício do produto).

Como já exposto na seção que contemplou o Contrato de Transporte, o transportador assume uma obrigação de resultado. Ou seja, a sua conclusão do transporte só termina com a entrega da mercadoria no porto contratualmente escolhido. A jurisprudência brasileira demonstra claramente essa situação:

SEGURO — Transporte marítimo — Mercadorias danificadas — Responsabilidade da ré, na condição de depositária, pelas avarias causadas aos bens segurados por erro de seu preposto na operação de colocá-los a bordo do navio utilizando equipamentos de sua propriedade — Hipótese, ademais, em que, tendo a ré se incumbido da execução do contrato de transporte de seu armazém para o navio, assumiu obrigação de resultado, a implicar-lhe, também por essa razão, a responsabilidade por eventuais danos às mercadorias — Ação regressiva da seguradora procedente — Recurso provido. (1º TACSP — Ap 0946938-3 — (59093) — Santos — Rel. Juiz Itamar Gaino — J. 27.04.2005)

---

<sup>145</sup> CASTRO JÚNIOR, Osvaldo Agripino de; GUTIÉRREZ, Norman Augusto Martínez. **Limitação da responsabilidade civil no transporte marítimo**. Rio de Janeiro: Renovar, 2016, p. 118.

<sup>146</sup> Esse aspecto é abordado mais detalhadamente na seção que trata da responsabilidade do transportador perante as Regras de Roterdã.

É importante se verificar que, apesar da divisão de obrigações entre armador (ou dono do navio) e afretador, anteriormente tratada, a responsabilidade de ambos em relação à mercadoria é solidária no sistema jurídico brasileiro e a jurisprudência pátria reforça esse entendimento:

CIVIL E PROCESSUAL CIVIL — SEGURO DE TRANSPORTE MARÍTIMO — AÇÃO REGRESSIVA DA SEGURADORA CONTRA O ARMADOR — EXTINÇÃO DO PROCESSO POR ILEGITIMIDADE PASSIVA — RESPONSABILIDADE SOLIDÁRIA E OBJETIVA DO ARMADOR E DO AFRETADOR — REFORMA DA SENTENÇA — APLICAÇÃO DO ART. 515, § 3º, DO CPC — CARGA AVARIADA — DEVER DO ARMADOR DE REEMBOLSAR OS VALORES PAGOS PELA SEGURADORA — RECURSO PROVIDO — No transporte marítimo de cargas, respondem solidariamente armador e afretador por eventual avaria da mercadoria transportada. extinto o processo sem julgamento do mérito no primeiro grau de jurisdição, o tribunal pode julgar desde logo a lide, com fundamento no § 3º do artigo 515 do Código de Processo Civil, contanto que a causa verse sobre questão exclusivamente de direito e esteja em condições de imediato julgamento. “o segurador tem ação regressiva contra o causador do dano, pelo que efetivamente pagou, até ao limite previsto no contrato de seguro” (Súmula 188, STF). (TJSC — AC 2003.030123-2 — Imbituba — 2ª CDCiv — Rel. Des. Luiz Carlos Freyesleben — J. 06.10.2005) JCPC.515 JCPC.515.3

A Teoria Objetiva teve como fundamento jurídico a Lei n.º 2.681/12, que é conhecida como Decreto das Estradas de Ferro, e o Código Comercial, especificamente os artigos 101 e 104 (norma revogada).

Esse Decreto legislativo (Lei Federal n.º. 2.681/12) aplicável aos transportadores em geral, elaborado no início do século, e o Código Comercial, de 1850, foram recepcionados pela Constituição Federal promulgada em 1988, razão pela qual estão em pleno vigor, produzindo todos os efeitos jurídicos a que se destinam, em especial o de regular a responsabilidade civil dos transportadores de bens, com exceção dos artigos expressamente revogados pelo novo Código Civil Brasileiro.

O art. 1º da Lei n.º 2.681/12 dispõe que: “*Art. 1º — será sempre presumida a culpa do transportador*”. Percebe-se que o dispositivo legal adotou a ideia de responsabilidade objetiva para reger a situação jurídica dos transportadores na época.

Essa norma foi elaborada para disciplinar a responsabilidade civil dos transportadores ferroviários. Entretanto, é pacífico o entendimento de que essa norma é aplicável aos transportadores em geral, entre eles o transportador marítimo. A esse respeito, declara Carlos Roberto Gonçalves:

No direito brasileiro a fonte dessa responsabilidade encontra-se na Lei n. 2.681, de 7 de dezembro de 1912, que regula a responsabilidade civil das estradas de ferro. Tal lei, considerada avançada para a época em que foi promulgada, destinava-se a regular, tão-somente [sic] a responsabilidade civil

das estradas de ferro. Entretanto, por uma ampliação jurisprudencial, teve a sua aplicação estendida a qualquer outro tipo de transporte: ônibus, táxis, lotações, automóveis, etc. Inicialmente, referida lei teve a sua aplicação estendida aos bondes elétricos, dada a sua semelhança com os trens. Posteriormente, a ideia foi transferida para os ônibus, automóveis e todas as espécies de transportes, até mesmo os elevadores.<sup>147</sup>

Para que fique clara a delimitação da responsabilidade nos contratos de transporte, é sempre importante se ter em mente que o Contrato de Transporte implica uma obrigação de resultado. Ou seja, não é apenas o fato material do transporte de uma pessoa ou coisa, mas, sim, o de se executar uma obrigação de resultado, isto é, a entrega dessa pessoa ou dessa mercadoria no local de destino sã e salva.<sup>148</sup>

Enquanto o assunto em voga analisado é a responsabilidade no Contrato de Transporte, como já mencionado, é importante se destacar que não se pode confundir tal responsabilidade com a situação da responsabilidade civil oriunda do contrato de fretamento. Portanto, não se discorre sobre o dono do navio, o armador, o fretador, ou o afretador, mesmo que esses possam figurar nas posições de transportador, de embarcador ou de expedidor.

Assim sendo, as partes contratantes são apenas o transportador e o expedidor ou embarcador da mercadoria. O destinatário não é parte integrante da relação contratual, pois ele figura apenas como a pessoa a quem a mercadoria será enviada.

Faz-se necessário se destacar que, mesmo que o embarcador seja o destinatário, as duas figuras não se confundem. O destinatário tem direito apenas de receber os objetos expedidos no prazo e nas condições ajustadas contratualmente.

Conforme ensina Maria Helena Diniz<sup>149</sup>, em relação à divisão de responsabilidades no Contrato de Transporte, existem as responsabilidades do embarcador ou expedidor e do transportador, as quais analisa-se a seguir.

O embarcador ou expedidor é responsável:

- a) Pela entrega da mercadoria que deverá ser transportada;
- b) Pelo Pagamento do frete nos modos e nas condições estipulados (Dec. n.º 1832/96, art. 17);
- c) Pela falta ou defeito do acondicionamento da mercadoria que entregou para transporte, para que pudesse ser remetida sem perigo de perda ou deterioração. O código civil no artigo 746 determina que “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.”;
- d) responsabilidade pela falsa declaração da natureza e/ou do valor das mercadorias entregues em invólucros fechados;

<sup>147</sup> GONÇALVES, Carlos Roberto. **Responsabilidade civil**. 4. ed. São Paulo: Saraiva, 1988, p. 111.

<sup>148</sup> DINIZ, Maria Helena. **Curso de Direito Civil Brasileiro: Responsabilidade civil**. 20. ed. São Paulo: Saraiva, 2006, p. 485.

<sup>149</sup> *Ibid.*, p.487 *et. seq.*

e) pelos riscos oriundos de vício próprio da coisa, de caso fortuito ou força maior, porque nesses casos o transportador está isento de responsabilidade;  
 f) Pelos prejuízos causados à mercadoria, durante o transporte somente em relação aos casos relacionados ao Regulamento dos Transportes<sup>150</sup> artigo 31, quais sejam:

- f—1. vício intrínseco ou causas inerentes à natureza do que foi confiado para transporte;
- f—2. morte ou lesão de animais, em consequência do risco natural do transporte dessa natureza;
- f—3. falta de acondicionamento ou vício não aparente, ou procedimento doloso no acondicionamento do produto;
- f—4. dano decorrente das operações de carga, descarga ou baldeação efetuadas sob a responsabilidade do expedidor, do destinatário ou de seus representantes;
- f—5. carga que tenha sido acondicionada em contêiner ou vagão lacrados e, após o transporte, o vagão ou contêiner tenham chegado íntegros e com o lacre inviolado.

O transportador será responsável se:

- a) Se não transportar e entregar as mercadorias no tempo e no lugar convencionados; (CC, art. 749);
- b) se não transportar as mercadorias com diligência (Dec. n 15.673/22);
- c) se não expedir o conhecimento de embarque contendo todos os requisitos legais;
- d) Se não seguir o itinerário ajustado, havendo prejuízo poderá responder por perdas e danos, exceto se o caminho for intransitável ou oferecer maiores riscos;
- e) Se Houver perda, avaria ou furto na mercadoria transportada, exceto se oriunda de vício próprio, caso fortuito ou força maior (CC. Art. 753, 2ª Parte<sup>151</sup>);
- f) Se não solicitar instruções ao remetente, se o transporte não puder ser feito ou sofrer longa interrupção; (CC. Art. 753, *caput*);
- g) Se não cumprir as determinações dos artigos, 752, 753, §§ 1º a 3º, artigo 753 § 4º, e artigo 755, todos do Código Civil.

Verifica-se que, pela análise dos artigos 734 e 927, parágrafo único, do Código Civil, é possível se afirmar que a responsabilidade do transportador no sistema jurídico brasileiro é objetiva. Da leitura do artigo 734: “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.”

A obrigação de reparação do dano causado está disposta no Código Civil de 2002 em seu artigo 927:

<sup>150</sup> BRASIL. Decreto n.º 1.832, de 04 de março de 1996. Aprova o Regulamento dos Transportes Ferroviários. Presidência da República, 1996.

<sup>151</sup> Conforme art. 753: “Se o transporte não puder ser feito ou sofrer longa interrupção, o transportador solicitará, incontinenti, instruções ao remetente, e zelará pela coisa, por cujo perecimento ou deterioração responderá, salvo força maior.”

Da Obrigação de Indenizar:

Art. 927. Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo.

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.

Em relação ao capitão do navio, também chamado de comandante, a jurisprudência cível brasileira e a do Tribunal Marítimo têm adotado a Teoria da Responsabilidade Subjetiva, Pessoal do Comandante. Tal responsabilidade está fundada em culpa no sentido *lato sensu*, que envolve atos dolosos e culposos.

Nas palavras de Eliane Martins<sup>152</sup>, o comandante é responsável, em regra geral, por fatos delituosos, pela prática dos atos contratuais realizados no exercício de suas funções ou por atos jurídicos efetuados por conta do armador, por todos os acidentes sobrevindos à embarcação e às mercadorias (CCOM. arts. 519 e 540) durante a expedição e pelos atos por ele praticados, bem como é responsável pelas faltas cometidas pelos funcionários da tripulação que estão sob suas ordens. Ou seja, o capitão será responsável pelos atos da tripulação se ficar evidenciado que contribuiu para o resultado danoso por meio de sua omissão ou ação (responsabilidade pessoal subjetiva).

Responde ainda o comandante por todas as perdas e os danos que — por sua culpa, resultantes de sua omissão ou imperícia — sobrevierem ao navio e à carga, não excluindo-se as ações criminais que a má gestão ou dolo possam causar (CCOM. art., 579 e art. 608).

Em contrapartida, tem-se a responsabilidade do armador em relação aos atos praticados pelo comandante. Nesse sentido, a jurisprudência nacional tem consagrado a Teoria da Responsabilidade Objetiva ou do Risco Profissional do Armador em relação aos atos praticados pelo comandante relativos às funções de gestão comercial do navio. Portanto, quando o comandante atuar como preposto do armador, será responsável pelos seus atos independentemente de culpa no âmbito civil e administrativo. Por outro lado, no exercício da gestão náutica, a responsabilidade é pessoal do comandante.

### **3.3 RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR PERANTE AS REGRAS INTERNACIONAIS**

No âmbito internacional, cumpre se verificar o regime de responsabilidade adotado pelas principais convenções internacionais que versam sobre o tema, que são: as

---

<sup>152</sup> MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo**: contratos e processos. São Paulo: Manole, 2015, v. 3, p. 423.

Regras de Haia-Visby, as Regras de Hamburgo e as Regras de Roterdã. Veja-se uma a uma, em seções próprias para tanto.

Mesmo assim, ressalta-se, desde já, que ainda hoje existe uma grande diversidade de leis aplicáveis no transporte por mar, tendo, entre os diversos cenários possíveis, países que adotam exclusivamente as Regras de Haia e o Protocolo de Haia-Visby, países que adotam os princípios das Regras de Haia em suas legislações internas e países signatários somente das Regras de Hamburgo, entre diversas outras hipóteses<sup>153</sup>. Apesar disso, ainda assim, limitativas de responsabilidades para com o armador.

### 3.3.1 Responsabilidade do transportador perante as regras de Haia-Visby

É importante que se verifique que a elaboração dessas regras partiu dos interesses dos armadores/transportadores. Por isso, elas representam os interesses das companhias de navegação<sup>154</sup>. Nelas, a maior parte do risco, durante o transporte marítimo, ainda recai sobre o dono da mercadoria (exportador ou importador).

O regime jurídico estabelecido pelas Regras de Haia e de Haia-Visby parte de um princípio geral de responsabilidade por culpa do transportador, que se estrutura em torno de uma série de obrigações básicas. Princípio esse que deverá satisfazer ao longo da execução do contrato de transporte.

Essas obrigações se instituem desde antes do início da viagem, durante a viagem principal e permanecem até depois do término da viagem, pois o artigo 3.2<sup>155</sup> das Regras determina que o transportador deverá proceder de maneira apropriada e cuidadosa em relação ao carregamento, à conservação, à estiva, ao transporte, à custódia, e descarga das mercadorias transportadas.

As Regras de Haia-Visby se aplicam somente aos contratos de transporte que sejam representados por um Conhecimento de Embarque ou documento similar que sirva como título das mercadorias.

Verifica-se que, se não houver a confecção de um Conhecimento de Embarque, as regras não se aplicam. Entretanto, as cortes internacionais têm seguido a visão abrangente dada pelo juiz Devlin J., no Caso *Pyrene Co. v Scindia Steam Navigation*<sup>156</sup>, em que este

---

<sup>153</sup> GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e prática do Direito Marítimo**. 3. ed. atual., rev. e ampl.. Rio de Janeiro: Renovar, 2014, p. 512.

<sup>154</sup> *Idem, ibidem*.

<sup>155</sup> "Article III — 2. Subject to the provisions of Article IV, the carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for, and discharge the goods carried."

<sup>156</sup> UNITED KINGDOM. **Pyrene Co. v Scindia Steam Navigation** [1954] 2 Q.B. 402 ou [1954] 1 Lloyd's Report 321, 1954.

entendeu que o critério de avaliação era o de que se existia a intenção de produzir o Conhecimento de Embarque e não a efetiva produção.

Outra característica importante e que difere da concepção civilista também seguida no Brasil, é a de que, em relação às regras de Haia-Visby, a convenção não se aplicará se a mercadoria não for recebida pelo transportador. Portanto, se o embarcador não entregar a mercadoria, a convenção não se aplica porque entende que o contrato somente se inicia após o recebimento dos bens.

Entre as obrigações estabelecidas pelo regime Haia-Visby, a principal se refere à obrigação do transportador de atuar com eficiência e presteza para colocar o navio em condições de navegabilidade (*seaworthiness*)<sup>157</sup>. Em linhas gerais, essa obrigação faz referência ao emprego dos meios necessários e razoáveis por parte do transportador no cumprimento de suas obrigações e especificamente em fazer com que o navio esteja em condições de navegar, e que o transportador responda por elas mesmo que já tenha satisfeito suas obrigações anteriores de embarque e de supervisão da mercadoria.

Ademais, essa obrigação é exigível, em princípio, no começo da viagem e, se houver várias escalas durante o trajeto, essa obrigação continua e se repete ao início de cada trecho da rota a ser cumprida. Finalmente, salienta-se que a obrigação é assumida a título pessoal, mesmo que o transportador tenha contratado profissionais experientes para fazê-lo.

Como exemplo, cita-se o caso *Muncaster Castle* (1961)<sup>158</sup>, em que a Corte Britânica (*House of Lords*) condenou o transportador pelos danos causados às mercadorias em face da má reparação de um problema existente no navio, para o qual o transportador contratou experientes prestadores de serviço para consertá-lo.

As Regras não permitem que as partes contratantes incluam no contrato qualquer cláusula que diminua ou exclua a responsabilidade do transportador além das já pré-estabelecidas em suas prescrições, declarando essas cláusulas nulas e sem efeito algum. Entretanto, elas permitem que o transportador aumente sua responsabilidade, assumindo outros riscos ou obrigações diferentes das mínimas já estipuladas na Convenção.

As Regras de Haia ou Haia-Visby impõem ao transportador um regime de responsabilidade mínima, uma vez que incluem 17 (dezessete) causas que isentam sua responsabilidade, que são:

#### Artigo 4º das Regras Haia-Visby

---

<sup>157</sup> "Article III — 1. The carrier shall be bound before and at the beginning of the voyage to exercise due diligence to: (a) Make the ship seaworthy; (b) Properly man, equip and supply the ship; (c) Make the holds, refrigerating and cool chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation." MENCIONAR A FONTE

<sup>158</sup> UNITED KINGDOM . **Riverstone Meat Company Pty., Ltd. V. Lanashire Shipping Company, Ltd. (The Muncaster Castle)** [1961] 1Lloyds Rep. 57 (H.L.), 1961. REVER A NOTA, COMO JÁ SOLICITADO.

- a) Atos, Negligências ou faltas do capitão, marinheiro, piloto ou dos empregados do transportador na navegação ou administração do navio;
- b) Incêndio, a menos que tenha sido ocasionado por ato ou culpa do transportador;
- c) Perigos do mar ou outras águas navegáveis (perils of the sea);
- d) Ato de Deus ou Força Maior;
- e) Guerra;
- f) Atos de Inimigos públicos, incluindo-se aí a pirataria;
- g) Detenção ou embargo Judicial;
- h) Quarentena, por motivos de higiene ou sanidade;
- i) Ato ou omissão do embarcador ou proprietário das mercadorias e de seus agentes ou representantes;
- j) Greves, desde que não provenham de ato do transportador;
- k) Motins e perturbações civis;
- l) Desvios para salvamentos ou tentativas de salvamentos de vidas ou bens no mar;
- m) Diminuição do volume, do peso ou qualquer outro dano resultante de vício próprio da mercadoria;
- n) Embalagem inadequada;
- o) Identificação precária da carga;
- p) Problemas ocultos na embarcação;
- q) Qualquer outra causa que não proceda de ato do transportador ou seus agentes, como roubo, por exemplo. Neste Caso, o ônus da Prova de que o ato seu ou de seus agentes não contribuiu para a perda ou dano verificado recairá sobre o transportador.

O regime jurídico imposto pelas Regras de Haia-Visby inclui, a essa enfadonha lista de exclusão de responsabilidade, uma última cláusula geral que está disposta na letra q, acima descrita.

Portanto, havendo um litígio internacional sobre avarias em uma carga em que as Regras de Haia-Visby se apliquem, o transportador poderá invocar uma das 17 cláusulas de exoneração de sua responsabilidade. Assim como, o demandante poderá tentar provar que o prejuízo foi causado em consequência da infração do transportador em manter o navio em condição de navegabilidade (*seaworthy*). Entretanto, nesse caso, o transportador é quem terá o ônus de provar que exerceu a devida diligência no cumprimento de sua mencionada obrigação, bem como a ausência de sua culpa no caso da exceção da letra b do artigo 4º (culpa náutica por incêndio) ou da exceção geral da letra q do mesmo artigo.

Portanto, o que torna essas Regras extremamente protetivas ao transportador é o fato de que, se a in navegabilidade do navio não for o elemento causador das perdas ou dos danos à mercadoria, o transportador não terá a obrigação de demonstrar que o navio estava em boas condições de navegabilidade antes de invocar alguma das cláusulas de exoneração previstas. Nesse caso, será o proprietário das mercadorias ou o demandante no processo judicial ou arbitral que deverá provar que o transportador atuou negligentemente. É oportuno se ressaltar que o Artigo III, regra 6, das Regras de Haia estabelece um prazo prescricional de um ano após a entrega da mercadoria. Ou seja, se houver algo a ser reclamado contra o

transportador, armador ou o dono do navio, isso deverá ser feito dentro de um ano após a entrega do navio ou após a data que a mercadoria deveria ter sido entregue.

A Convenção também permite uma dilação nesse prazo se, após a ocorrência do fato danoso, as partes assim acordarem. Na época de sua implementação, essa regra teve vários objetivos, tais como acelerar a resolução dos conflitos e não permitir que a demora pudesse causar pedidos que não pudessem ser verificados ou provados, estabelecer um período mínimo de prescrição e uma certa uniformidade internacional e impedir que os transportadores incluíssem cláusulas de exoneração de responsabilidade.

Quanto ao valor, *per se*, da limitação da responsabilidade do transportador marítimo, delimita a referida convenção que será de 100 (cem) libras esterlinas por unidade de carga ou volume ou o equivalente em outra moeda. Com a adoção do Protocolo do Direito Especial de Saque (DES), que utiliza unidade monetária regida pelo Fundo Monetário Internacional (FMI), as indenizações passaram a ser limitadas no valor de 666,67 DES por volume ou 02 DES por Kg bruto,<sup>159</sup> ou seja, leves ou mais leves ao transportador.

### **3.3.2 Responsabilidade do transportador perante as Regras de Hamburgo**

Na Convenção das Nações Unidas sobre o Carregamento de Mercadorias pelo Mar, assinada em 1978 e chamada de Regras de Hamburgo, a responsabilidade do transportador marítimo fundamenta-se na presunção de culpa ou na negligência do transportador em relação aos danos causados nas mercadorias, sendo, portanto, uma responsabilidade objetiva.

A responsabilidade nessa Convenção está disposta no artigo 5.1, que declara que:

o carregador será responsável pelos prejuízos resultantes da perda ou dano à mercadoria, assim como pelo atraso de sua entrega, se a ocorrência que causou a perda, dano ou atraso foi produzido enquanto as mercadorias estavam sob sua custódia no sentido do artigo 4, a menos que o transportador prove que ele, seus funcionários ou agentes tomaram todas as medidas que razoavelmente poderiam exigir-se para evitar a ocorrência e suas consequências.

A primeira consequência dessa regra é a consagração do princípio de presunção *juris tantum* da culpabilidade do transportador. Isso significa que a responsabilidade do transportador perante as Regras de Hamburgo baseia-se no Princípio da Presunção de Culpa

---

<sup>159</sup> Vale lembrar que os Direitos Especiais de Saque (DES), SDR (Special Drawing Rights), são estipulados conforme cotação diária tal qual uma moeda e atualmente valem em torno de 1,4 Dólares ou 7,5 Reais.

ou Negligência. Ou seja, pela regra geral, o ônus da prova recai no transportador das mercadorias e, em algumas situações, as disposições da convenção modificam essa regra.

Portanto, esse princípio e a inversão do ônus da prova forçam o transportador a ter de verificar, na maioria dos casos, a adoção das medidas razoavelmente necessárias para evitar o feito danoso. Isso se o transportador tiver a intenção de se exonerar da responsabilidade perante a mercadoria.

O regime jurídico de responsabilidade trazido pelas Regras de Hamburgo é, portanto, mais severo que o das Regras de Haia-Visby porque, em primeiro lugar, há a confirmação expressa da presunção de responsabilidade. Em segundo lugar, porque as possibilidades disponíveis ao transportador para exonerar sua responsabilidade foram consideravelmente reduzidas, uma vez que não existe mais a extensa lista de exceções apresentada pelas Regras de Haia e de Haia-Visby.

Como exemplo, pode-se dizer que, no caso de ocorrer avaria ou perda de mercadorias transportadas sob o regime das Regras de Hamburgo, o transportador (ou o responsável pelo transporte ou dono do navio ou armador) não poderá confiar na antiga lista de exceções do artigo 4.2 das Regras de Haia e alegar que os danos ou a perda foram produzidos, por exemplo, por uma forte tormenta e incluí-la, assim, na exceção dos perigos do mar. Agora, perante as Regras de Hamburgo, o transportador deverá demonstrar que ele ou seus auxiliares ou agentes adotaram todas as medidas necessárias e razoáveis para evitarem os danos ocasionados pela tormenta.

Outra importante novidade trazida pelas Regras de Hamburgo refere-se à possibilidade de responsabilizar o transportador pelo atraso na entrega das mercadorias, diferentemente das Regras de Haia (que tratam somente da responsabilidade pela perda ou pelo dano dos bens transportados).

Nas Regras de Haia-Visby, quando ocorre atraso, alguns têm relacionado esse problema com o desvio da embarcação da rota estipulada (*deviation*). No entanto, é preciso se perceber que, apesar do desvio na rota do navio ter condições de causar o atraso na chegada do porto de destino, não implica dizer que, por isso, as figuras são equiparadas.

O importante é se compreender que o desvio pode ou não causar dano pelo atraso na entrega das mercadorias e, se no caso de ocorrer pelas Regras de Haia, o transportador poderia se eximir de responsabilidade se o desvio fosse justificável. Já no caso das Regras de Hamburgo, aumenta-se a responsabilidade porque o atraso que causar prejuízo deve ser reparado independentemente se ocorreu ou não por um desvio (justificável ou não).

De acordo com as Regras de Hamburgo, há previsão de limite da responsabilidade do transportador, em caso de perda ou de dano, de 835 DES por volume ou unidade de carga ou 2,5 DES por kg.

### 3.3.3 Responsabilidade do transportador perante as Regras de Roterdã

Conforme exposto anteriormente, a Convenção das Nações Unidas sobre Contratos para o Transporte Internacional de Mercadorias Total ou Parcialmente por Mar, denominada Regras de Roterdã, figura-se o mais recente tratado sobre o transporte marítimo (parcial ou total) internacional de mercadorias.

O regime de responsabilidade do transportador por danos ocasionados à carga é, sem dúvida, um dos pontos de modificação mais importantes originados pela Convenção.

De modo geral, é importante se rememorar que o regime de responsabilidade é o objetivo, sem a necessidade de comprovação da culpa do transportador, apenas podendo ser afastada por completo nas situações comprovadas de caso fortuito, força maior e de vício da mercadoria.

Para fins de atualização e regularização dos registros eletrônicos do transportador, as Regras de Roterdã dispõem, entre as obrigações do transportador, a obrigação de este emitir uma declaração expressa de que as vias negociais originais foram substituídas pelas versões eletrônicas (artigo 10 das Regras de Roterdã).

Nos termos das Regras de Roterdã, as obrigações do transportador encontram previsão específica no capítulo 4, artigos de 11 a 16. O capítulo 5, que vai do artigo 17 ao artigo 23, trata especificamente da responsabilidade da transportadora por perda, dano ou atraso. O capítulo 6, artigos 25 e 26, das Regras de Roterdã traz disposições adicionais relativas a estágios específicos de transporte. Já o capítulo 7, artigos de 27 a 34, das Regras de Roterdã trata das obrigações do *shipper* para com a transportadora.

Da leitura das Regras de Roterdã<sup>160</sup>, entre as obrigações do transportador, ressalta-se o dever de providenciar uma embarcação em condições de navegabilidade antes, no início e durante toda a viagem. Sendo que o transportador também deve deixar em bom estado todos os espaços onde as mercadorias estiverem acondicionadas para sua recepção, transporte e conservação, conforme artigo 14.

O capítulo 9 das Regras de Roterdã, nos artigos de 43 a 49, trata da entrega da mercadoria e dispõe sobre obrigações e deveres. O capítulo 10, que compreende os artigos de 50 a 56 das Regras, apresenta os direitos da parte controladora.

Sobre a ação de indenização, é interessante se observar os termos traduzidos do artigo 64 das Regras de Roterdã, segundo os quais:

**Artigo 64.**  
**Ação de indenização**

---

<sup>160</sup> Consulte a redação original das Regras de Roterdã no Anexo C do presente trabalho.

Uma ação de indenização por uma pessoa considerada responsável pode ser instituída após o término do prazo previsto no artigo 62 se a ação de indenização for instituída dentro do prazo de:

- (a) O tempo permitido pela lei aplicável na jurisdição onde o processo é iniciado; ou
- (b) Noventa dias contados a partir do dia em que a pessoa que instaura a ação de indenização tenha liquidado a reclamação ou tenha sido intimada na ação contra si mesma, o que ocorrer primeiro.

Quanto ao valor, repisa-se, aqui, que a limitação pecuniária em relação às Regras de Roterdã foi aumentada e os limites são 875 DES e 3 DES por quilograma. De todo modo, o artigo 83 das Regras de Roterdã dispõe que “nada nesta Convenção afeta a aplicação de qualquer convenção internacional ou lei nacional que regule a limitação global de responsabilidade dos proprietários de embarcações”.

Também é interessante se notar que as Regras de Roterdã dispõem, em seu artigo 2, que na interpretação das normas convencionais deverá prevalecer a boa-fé e a necessidade de uniformização.

Não obstante os avanços trazidos pelas Regras de Roterdã, fruto de intensos trabalhos realizados por diversos anos consecutivos e mediante diversas negociações internacionais<sup>161</sup>, o texto não é isento de críticas ou de possibilidade de melhorias futuras.

Quanto às críticas observadas pela doutrina sobre o regime de responsabilidade adotado nas Regras de Roterdã, determinados juristas do setor do Direito Marítimo anotam o seguinte:

A questão central com estas Regras [Regras de Roterdã] é o fato de que certos *stakeholders* são capazes de contratar ou nem mesmo são cobertos e uma vez que a responsabilidade entre a carga e a transportadora tenha sido resolvida, não há disposições para lidar com a responsabilidade entre as transportadoras envolvidas na cadeia contratual para garantir que a parte real responsável acabe pagando pela perda. A isenção do contrato por volume é um desenvolvimento muito preocupante, que favorece os interessados em grande escala e permite que eles façam suas próprias regras. Permitir tal liberdade em uma base internacional no setor bancário criou recentemente uma crise financeira mundial. Poderíamos acabar com as partes interessadas em grande escala ganhando poder de mercado suficiente para permitir-lhes manter a cadeia de abastecimento internacional como resgate. Queremos realmente fazer com que o que aconteceu no mundo bancário se torne potencial realidade no campo do transporte internacional? <sup>162</sup> (tradução nossa)

<sup>161</sup> Conforme *drafts* e trabalhos preparatórios (*travaux préparatoires*) constantes e possíveis de averiguação em: UNITED NATIONS COMMISSION ON INTERNATIONAL TRADE LAW . **Travaux préparatoires United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (New York, 2008) (the “Rotterdam Rules”)**. Disponível em: [https://uncitral.un.org/en/texts/transportgoods/conventions/rotterdam\\_rules/travaux](https://uncitral.un.org/en/texts/transportgoods/conventions/rotterdam_rules/travaux). Acesso em: 02 fev. 2020.

<sup>162</sup> GONZÁLEZ, José Maria *et al.* Particular concerns with regard to the Rotterdam Rules. **Cuadernos de Derecho Transnacional**, Madrid, v. 2, n 2, p. 5-15, octubre 2010, p. 15. Disponível em: <https://e-REVISTAS.uc3m.es/index.php/CDT/article/view/113/594>. Acesso em: 02 fev. 2020.

No tocante à limitação da responsabilidade civil do transportador, verifica-se que ainda remanesce adotada pelo mais atual texto convencional, mas muito mais consciente das diversas problemáticas havidas em torno do tema<sup>163</sup>.

Portanto, cumpre se proceder a análise geral dessa limitação da responsabilidade civil do transportador marítimo para, então, verificar-se se cabe, na atualidade, a manutenção do comércio internacional dessa limitação no âmbito brasileiro do comércio internacional.

---

<sup>163</sup> Essas questões e problemáticas são abordadas na próxima seção do presente trabalho.

#### 4 A LIMITAÇÃO DA RESPONSABILIDADE CIVIL CONTRATUAL

A limitação da responsabilidade civil contratual, de origem incerta<sup>164</sup>, parece decorrer da necessidade natural das práticas comerciais, tanto assim que não está presente apenas no âmbito marítimo, mas como também é realidade presente em outras vias modais, aérea e terrestre.

De modo geral, a limitação da responsabilidade civil contratual significa a redução do valor de uma indenização, chegando a uma parte insignificante do prejuízo efetivamente verificado.<sup>165</sup> É caso em que o proprietário pode exonerar a sua responsabilidade por danos causados a outro indivíduo ao renunciar ao instrumento infrator.<sup>166</sup>

Assim, *a priori*, ao Brasil, que mais assume o papel de país “transportado” a figura de país “transportador”<sup>167</sup>, não parece a limitação da responsabilidade civil contratual uma ideia que agrade ao direito marítimo interno. A doutrina tampouco parece adotar posicionamento amplamente favorável à limitação da responsabilidade<sup>168</sup>, em que pese não haver entendimento pacificado a respeito do tema no âmbito da jurisprudência brasileira<sup>169</sup>.

Contudo, trata-se, conforme já visto<sup>170</sup>, de cláusula usualmente utilizada nos contratos-tipo de fretamento marítimo, sendo realidade da qual não há ampla margem de discussão e de modificação pelas partes.

E além de encontrar respaldo nos contratos firmados, a limitação da responsabilidade civil contratual também é abarcada pela *common law* e pelos principais tratados internacionais que versam sobre o transporte de mercadorias ( em especial: Regras de Haia e o Protocolo de Haia-Visby, Regras de Hamburgo e Regras de Roterdã).

Nesta perspectiva, cumpre verificar o tratamento conferido a respeito da limitação da responsabilidade civil contratual no direito doméstico brasileiro e, após, de maneira mais abrangente, a limitação da responsabilidade civil contratual no âmbito do comércio internacional.

---

<sup>164</sup> Neste sentido: GAUCI, Gotthard. Limitation of liability in maritime law: an anachronism? **Marine Policy**, Vol. 19, Issue 1, January 1995, p. 66, trad. livre.

<sup>165</sup> GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e Prática do Direito Marítimo**. 3ª Edição atualizada, revisada e ampliada. Rio de Janeiro: Renovar, 2014, p. 509.

<sup>166</sup> GAUCI, Gotthard. Limitation of liability in maritime law: an anachronism? **Marine Policy**, Vol. 19, Issue 1, January 1995, p. 66, trad. livre.

<sup>167</sup> MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo**. 3. ed. Vol. I. Barueri, São Paulo: Manole, 2008, p. 241.

<sup>168</sup> Neste sentido, a título meramente exemplificativo, são as críticas de doutrinadores como Osvaldo Agripino de Castro Junior, de Paulo Henrique Cremonese, de Carla Adriana Comitre Gibertoni, dentre outros.

<sup>169</sup> Vide mais adiante a respeito da posição dos Tribunais Superiores a respeito do tema.

<sup>170</sup> Vide tópico “Dos contratos-tipo (Charter Parties)” do presente trabalho.

Perpassada a análise geral, passa-se, pois, ao cerne da presente tese, ao constatar a juridicidade ou antijuridicidade da ideia de limitação de responsabilidade civil contratual, com enfoque na análise do desenvolvimento tecnológico no direito marítimo, se acompanha ou não a ideia geral desta limitação da responsabilidade, da questão dos seguros necessários à atividade marítima e impactos da limitação e, por fim, da existência propriamente dita de argumentos jurídicos ou econômicos que sustentem a limitação da responsabilidade.

#### **4.1 A Limitação da Responsabilidade Civil no Contrato de Transporte Internacional e no Direito Brasileiro**

A lei brasileira não admite que se insira no contrato de transporte de passageiros cláusula de isenção de responsabilidade do transportador. O art. 734 do novo Código Civil declara nula qualquer cláusula que tenha tal objetivo. O preceito já era prestigiado antes do novo Código Civil pela Súmula n.º 161 do STF, *in verbis*:

161 - Em contrato de transporte, é inoperante a cláusula de não indenizar. (D. Com.)

Não se proíbe, porém, a cláusula de limitação de responsabilidade, que quase sempre se apoia em convenções internacionais<sup>171</sup> e num contrato de seguro, para garantir a reparação dos danos sofridos por pessoas e coisas transportadas.

Doutrina e jurisprudência, nesse sentido, admitem, com cuidados e ressalvas, a previsão convencional de limite para a indenização cabível, "desde que não seja expediente falacioso para burlar a proibição de cláusula excludente da responsabilidade, quando a indenização, por exemplo, for fixada em valor ridículo, insignificante"<sup>172</sup>.

No âmbito brasileiro, a jurisprudência mais recente, divulgada e conhecida a respeito da limitação da responsabilidade civil do transportador, sem dúvida, refere-se ao transporte aéreo, cuja previsão está contida nas Convenções de Viena e de Varsóvia. Isso porque, em 2017, o STF cunhou o entendimento no sentido de que "Nos termos do art. 178 da Constituição da República, as normas e os tratados internacionais limitadores da responsabilidade das transportadoras aéreas de passageiros, especialmente as Convenções

---

<sup>171</sup> Assim, pode-se dizer que a questão da limitação da responsabilidade está sujeita à necessidade de uniformização e regulamentação do assunto (neste sentido, as Regras de Haia-Visby, Hamburgo e Roterdã). Em conjunto com os contratos internacionais, integram o que se denomina de nova *lex mercatoria* no comércio internacional, de intenso debate pela doutrina internacionalista.

<sup>172</sup> FIUZA, Ricardo (coordenador). **Novo Código Civil comentado**. 5.ed. atual. São Paulo: Saraiva, 2006, p.603.

de Varsóvia e Montreal, têm prevalência em relação ao Código de Defesa do Consumidor<sup>173</sup>. Posteriormente, em 2018, o STJ também passou a adotar o mesmo entendimento, no sentido de que “é possível a limitação, por legislação internacional especial, do direito do passageiro à indenização por danos materiais”<sup>174</sup>.

Apesar da limitação da responsabilidade civil do transportador (seja marítimo, aéreo ou outra via modal) ser aceita, a análise cumpre ressalvas nas situações em que “reduzir-se o valor de uma indenização a parte insignificante do prejuízo efetivamente verificado, parece a negação do próprio princípio que assegura a obrigação do pagamento dessa indenização”<sup>175</sup>.

Ou seja: em que pese a cláusula de limitação da responsabilidade civil do transportador ser aceita, ela não terá validade reconhecida nos casos que estejam mascarando uma exoneração.

Situação diversa são as hipóteses que permitem ao transportador eximir-se da obrigação de arcar com os prejuízos por completo, denominadas de cláusulas excludentes da responsabilidade.

O vício de origem consiste no defeito existente no próprio bem dado para o transporte. No vício de origem não há, a bem da verdade, inadimplemento contratual pois o transportador marítimo cumpre integralmente a sua obrigação contratual, qual seja, entregar os bens nas mesmas condições quantitativas e qualitativas as recebidas.

Se o bem encontra-se viciado é coerente imaginar que é assim que ele será entregue, razão pela qual não há falar-se na falta dos deveres objetivos que lhe são afetos. Sua caracterização é fácil e ampara-se, basicamente, na documentação de embarque, ou, em casos mais complexos, na perícia técnica.

Força maior e caso fortuito são as causas excludentes de responsabilidade mais alegadas pelos transportadores marítimos e as que são objeto das maiores discussões, visto que a sua caracterização, não raro, é difícil de ser constatada no mundo fático, motivo pelo qual serão tratadas, doravante, com especial atenção.

Referidas causas fazem parte do gênero fortuidade, sendo diferentes, apenas, no que diz respeito ao agente causador. Explica-se: enquanto na força maior o agente causador é a conduta humana, no caso fortuito, o agente é a força da natureza.

---

<sup>173</sup> STF, Plenário. **RE 636331/RJ**, Rel. Min. Gilmar Mendes e **ARE 766618/SP**, Rel. Min. Roberto Barroso, julgados em 25/05/2017.

<sup>174</sup> STJ. **REsp 673.048-RS**, 3ª Turma, Rel. Min. Marco Aurélio Bellizze, julgado em 08/05/2018.

<sup>175</sup> GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e Prática do Direito Marítimo**. 3ª Edição atualizada, revisada e ampliada. Rio de Janeiro: Renovar, 2014, p. 509.

É importante destacar que esse entendimento não é pacífico na doutrina mundial. O Direito comparado apresenta a doutrina alemã em sentido contrário. Para os alemães, o conceito de força maior implica força da natureza e o de caso fortuito, a conduta humana.

Há quem considere caso fortuito e força maior expressões sinônimas, sem distinção de qualquer natureza, uma vez que o que é relevante ao ordenamento jurídico é a projeção dos efeitos legais e concretos de um e de outro e que são praticamente os mesmos.

Em que pese o antagonismo conceitual existente entre os diversos ordenamentos jurídicos do mundo, é certo que os efeitos são os mesmos e as consequências, no mundo dos fatos e no mundo do Direito, também.

Operando-se o gênero, fortuidade, é possível compreender melhor os institutos e postulados que regem as espécies, força maior e caso fortuito.

A caracterização do caso fortuito depende dos seguintes elementos, tidos como pressupostos essenciais: imprevisibilidade, inesperabilidade e irresistibilidade. Não basta haver um fato considerado como anormal e provocador de um determinado dano para alegar-se a fortuidade, é preciso que este fato seja absolutamente imprevisível, inesperado e irresistível.

A força maior, segundo o entendimento dado pelo Direito brasileiro, é o fato relevante ao mundo jurídico e que foi provocado pela conduta humana. A conduta humana, por sua vez, é entendida como toda ação ou omissão finalisticamente orientada para um dado resultado e que, inserida em um certo contexto fático, interessa ao Direito.

O caso fortuito é o evento da natureza não esperado, totalmente imprevisível e de força irresistível. É o fato que não depende da conduta humana, superando-a em todos os seus limites. É algo que acontece no mundo concreto, um verdadeiro e devastador happening, ou seja, um fenômeno invencível e que produz efeitos relevantes ao mundo jurídico.

A falta de apenas um dos requisitos em destaque tem o condão de afastar eventual caracterização do caso fortuito. A força maior e o caso fortuito só existem se existirem os referidos três requisitos, capazes de superar os limites máximos de cuidado do transportador marítimo em relação aos bens sob sua custódia.

A falta de apenas um deles é o bastante para se ter afastada qualquer pretensão no sentido de se caracterizar a fortuidade. É de vital significado, ter-se como postulado esse entendimento, porque é muito comum os transportadores alegarem, diante dos casos concretos, fortuidade com base em apenas um dos referidos requisitos. Fazem-no porque continuam defendendo a ideia, há muito ultrapassada, de a expedição marítima ser uma verdadeira aventura, sujeita a inúmeros riscos e perigos, todos imprevisíveis ao homem.

Existe ainda hoje uma tendência pelo repúdio a ideia de o transporte marítimo continuar sendo, hoje, final do século XX, considerado uma aventura (tese ampla e isoladamente defendida pelos transportadores marítimos e os seus simpatizantes).

Existem inúmeras razões e motivos para repudiar a ideia da aventura. É fato notório que o constante avanço da tecnologia impulsionou um enorme desenvolvimento da engenharia naval.

Atualmente, os navios são planejados e construídos para suportarem as adversidades próprias do mar. E ainda são construídos para superarem os mares mais furiosos e tempestuosos.

A navegação recebeu nos últimos tempos grandes benefícios com o avanço da tecnologia. Os navios possuem atualmente poderosos sonares, serviço de localização por GPS (sistema de posicionamento global), mapeamento por fotos computadorizadas via satélite etc. E ainda com o desenvolvimento da informática, a meteorologia beneficiou-se com poderosos recursos e fantásticos equipamentos.

Os modernos meios de comunicação existentes permitem que o comando do navio, por meio dos poderosos radares e computadores de bordo, diretamente ligados a satélites de última geração, tenha uma exata, ampla e segura informação, a qualquer tempo, das condições do mar e do clima a serem enfrentados.

Portanto, a ocorrência de caso fortuito, é muito mais difícil de haver, nos dias atuais, um caso concreto em que uma embarcação, no curso de uma expedição marítima, venha a sofrer um fato, ao mesmo tempo, inesperado, imprevisível e irresistível.

A questão, de certa forma, está praticamente pacificada em nossos Tribunais, subsistindo dúvidas não mais em relação ao suporte jurídico, e a forma de entendê-lo e aplicá-lo em um dado caso concreto, mas, sim, ao próprio suporte fático do tema. Vale dizer: se determinado acontecimento é ou não é um fato merecedor de ser amparado pela fortuidade.

No que se refere ao caso fortuito, a dificuldade de apreciação persiste apenas no fato de se constatar se um sinistro foi ou não objeto de sua incidência, ou seja, se ele está realmente acobertado pelos requisitos inafastáveis para a caracterização da excludente legal.

Pode-se exemplificar da seguinte maneira: um navio que mediante contrato saia com a mercadoria do porto de Paranaguá no Paraná e deva entregar bens no Canadá e posteriormente na Dinamarca e devendo fazer uma escala no Estado de São Paulo, no Porto de Santos. Para chegar ao seu destino final deve atravessar os mares do Atlântico Norte, durante a época do inverno, região que, nessa época, é quase sempre afetada pelo mau tempo, mares agitados, ou furiosos, além de ser palco de constantes tempestades. É previsível, portanto, a possibilidade de o navio vir a enfrentar adversidades e dificuldades no curso da viagem. Em Santos, no porto de escala, o comando do navio é oficialmente

comunicado que está sendo esperada uma terrível tempestade, exatamente na área de navegação do navio rumo ao Atlântico Norte. O comando do navio tem duas opções: ficar atracado no porto de Santos até a passagem da tempestade ou zarpar assumindo todos os riscos inerentes ao enfrentamento da adversidade climática. Antes de mais nada, é importante observar que o mau tempo, que já era previsível, tornou-se esperado. Pois bem, o comando acredita ser capaz de resistir ao mau tempo e o transportador marítimo não aceita o fato de o navio ficar mais tempo parado, sem ganhar o frete. Assim, a opção escolhida é a de levar a efeito a viagem, assumindo todos os riscos inerentes ao próprio navio, a integridade física da tripulação e aos bens confiados para transporte. O resultado não poderia ser outro. O comando do navio não consegue sair absolutamente incólume do enfrentamento com a tempestade a mercadoria é danificada, ensejando um prejuízo de grande monta.

Nesse caso, é comum o transportador marítimo alegar a fortuidade, baseando-se, tão-só, no protesto lavrado a bordo e judicialmente ratificado no primeiro porto brasileiro de atracagem, sendo este protesto alicerçado, provavelmente, na inteligência do comando do navio de as forças da adversidade natural terem superado os níveis normalmente ocorridos neste tipo de evento, desprezada toda e qualquer consideração de natureza jurídica.

Percebe-se que não é preciso muito esforço para verificarmos que esse raciocínio é equivocado, posto que o importante não é o fato de as forças da tempestade terem sido demasiadamente elevadas, mas sim o de ela ser previsível, pior, esperada. Uma adversidade climática é sempre uma adversidade climática e a sua fúria pode variar em intensidade, razão pela qual, sabendo previamente da sua ocorrência, a ninguém é dado enfrentá-la sem o devido preparo. Quem o faz, assume, integralmente, todos os riscos, não podendo, posteriormente e mediante a constatação de infortúnio, alegar o benefício legal do caso fortuito.

O caso ilustrado é bastante emblemático e serve para enfatizar a ideia de hoje ser muito difícil, a caracterização de caso fortuito, em face de todo o aparato tecnológico existente e que faz previsível, senão esperado, todas as eventuais ocorrências de adversidades climáticas. Desse modo, se o evento é de qualquer forma esperado, ou previsível, ainda que irresistível, não há como subsistir a excludente de responsabilidade a que nos referimos acima.

A respeito da limitação da responsabilidade civil, sob o prisma do Direito Interno e da jurisprudência do Brasil, já reconheceu o Superior Tribunal de Justiça (STJ) que não há poder de negociação nos contratos tipo usados nos contratos de fretamento, de modo que não cumpriria subsistir cláusulas de limitação de responsabilidade. Contudo, o STJ, em outros casos diversos, também possuem jurisprudência pelo acolhimento da limitação de cláusula, não se podendo falar na existência de entendimento pacífico e uniforme.

Neste sentido, de acordo com o que já entendeu do STJ, destaque-se os seguintes julgados:

CIVIL E COMERCIAL - SEGURO - TRANSPORTE MARITIMO - INDENIZAÇÃO - CLAUSULA LIMITATIVA DA RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR – SUMULA 161, DO STF.

**I- REPUTA-SE NÃO ESCRITA QUALQUER CLAUSULA LIMITATIVA DA OBRIGAÇÃO DE NÃO INDENIZAR, EM CONTRATO DE TRANSPORTE MARITIMO, O VALOR CAPAZ DE TORNAR IRRISORIA A INDENIZAÇÃO RELATIVA AOS DANOS CAUSADOS.**

II- PRECEDENTES DO SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA.

III- RECURSO CONHECIDO E PROVIDO.<sup>176</sup>

DIREITO COMERCIAL. TRANSPORTE MARITIMO. **CLAUSULA LIMITATIVA DE RESPONSABILIDADE.**

**1. NOS CONTRATOS DE TRANSPORTE, NÃO SUBSISTE CLAUSULA QUE LIMITE A RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR A UMA INDENIZAÇÃO DE VALOR AVILTANTE, TENDO-SE EM CONSIDERAÇÃO O PREÇO DOS BENS EXTRAVIADOS.**

2. PRECEDENTES.

3. RECURSO ESPECIAL CONHECIDO E PROVIDO.<sup>177</sup>

Por outro lado, não se cuida de jurisprudência uníssona do STJ, contando o Tribunal, e mesmas Turmas, com julgados pela plena validade de cláusulas como a da limitação da responsabilidade. Neste sentido:

COMERCIAL. DIREITO MARITIMO. TRANSPORTE. CLAUSULA LIMITATIVA DE RESPONSABILIDADE. VALIDADE. PRECEDENTE DA SEGUNDA SEÇÃO. RECURSO DESACOLHIDO.

- É VALIDA A CLÁUSULA LIMITATIVA DA RESPONSABILIDADE DE INDENIZAR INSERIDA EM CONTRATO DE TRANSPORTE MARITIMO.<sup>178</sup>

TRANSPORTE MARITIMO. CLAUSULA LIMITATIVA DE RESPONSABILIDADE. É VALIDA A CLÁUSULA LIMITATIVA DA RESPONSABILIDADE DE INDENIZAR INSERTA EM CONTRATO DE TRANSPORTE MARITIMO. PRECEDENTES. RECURSO ESPECIAL CONHECIDO E PROVIDO.<sup>179</sup>

<sup>176</sup> SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA (STJ). **REsp 29121/SP**, Ministro WALDEMAR ZVEITER, T3 - TERCEIRA TURMA, DJ: 16/12/1992.

<sup>177</sup> SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA (STJ). **REsp 1076/SP**, Rel. Min. Bueno de Souza, T4 – Quarta Turma, DJ: 11/05/1993.

<sup>178</sup> SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA (STJ). **REsp 36706/SP**, Rel. Min. SÁLVIO DE FIGUEIREDO TEIXEIRA, T4 - QUARTA TURMA, DJ: 05/11/1996.

<sup>179</sup> SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA (STJ). **REsp 153787/SP**. Rel. Ministro BARROS MONTEIRO, T4 – QUARTA TURMA, DJ: 18/12/1997.

E, ainda, de acordo com julgados mais recente:

RECURSO ESPECIAL - DEMANDA AJUIZADA PELA SEGURADORA EM FACE DA TRANSPORTADORA, POSTULANDO O REEMBOLSO DA INDENIZAÇÃO PAGA À SOCIEDADE EMPRESÁRIA SEGURADA, EM RAZÃO DE AVARIAS CAUSADAS À 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.

1. Ação regressiva intentada em 1998 pela seguradora, na qualidade de sub-rogada nos direitos da sociedade empresária segurada, postulando o reembolso, pela transportadora estrangeira, do valor pago a título de indenização securitária decorrente de danos causados durante o transporte marítimo internacional.

Ao contestar, a transportadora pleiteou a observância da cláusula limitativa da responsabilidade (resultante do exercício da opção pelo pagamento de frete reduzido sem menção ao valor da carga), em caso de procedência da pretensão da parte autora.

Sentença de procedência confirmada pelo Tribunal de origem, declarada a nulidade da referida disposição contratual, sob o fundamento de que abusiva, por configurar preceito excludente de responsabilidade do fornecedor inserta em contrato de adesão.

2. Validade da cláusula limitativa do valor da indenização devida 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 manifesta a igualdade dos sujeitos integrantes da relação jurídica, cuja liberdade contratual revelar-se amplamente assegurada, não sobressaindo, portanto, hipótese de incidência do artigo 6º, inciso VI, do Código de Defesa do Consumidor, no qual encartado o princípio da reparação integral dos danos da parte hipossuficiente (REsp 39.082/SP, Rel. Ministro Nilson Naves, Rel. p/ Acórdão Ministro Fontes de Alencar, Segunda Seção, julgado em 09.11.1994, DJ 20.03.1995).

Nada obstante, é de rigor a aferição da razoabilidade e/ou proporcionalidade do teto indenizatório delimitado pela transportadora, o qual não poderá importar em quantia irrisória em relação ao montante dos prejuízos causados em razão da avaria da mercadoria transportada, e que foram pagos pela seguradora. Precedente do Supremo Tribunal Federal: RE 107.361/RJ, Rel. Ministro Octávio Gallotti, Primeira Turma, julgado em 24.06.1986, DJ 19.09.1986.

3. No caso concreto, à luz da orientação jurisprudencial firmada na Segunda Seção, não há que se falar em cláusula estabelecida unilateralmente pelo fornecedor do serviço, na medida em que, como de costume, é oferecida ao embarcador a opção de pagar o frete correspondente ao valor declarado da mercadoria ou um frete reduzido, sem menção ao valor da carga a ser transportada, sendo certo que, na última hipótese, fica a parte vinculada à disposição

limitativa da obrigação de indenizar, cuja razoabilidade e proporcionalidade deverá ser aferida pelo órgão julgador.

4. Hipótese em que não se revela possível a utilização da técnica de julgamento do recurso especial prevista no artigo 257 do RISTJ (aplicação do direito à espécie). Isto porque não houve pronunciamento, nas instâncias ordinárias, sobre as assertivas formuladas por ambas as partes (no bojo da contestação, da réplica, da apelação e das contrarrazões) atinentes ao tipo de frete pago pela importadora da mercadoria transportada, bem como sobre se configurada, no caso concreto, a irrisoriedade do teto indenizatório estabelecido no contrato de transporte marítimo.

5. Recurso especial da transportadora parcialmente provido para, reconhecida a validade da cláusula limitativa de responsabilidade, determinar o retorno dos autos à origem para rejuízo da apelação, na parte relativa ao limite da indenização, superado o entendimento contrário ao esposado nesta Corte Superior.<sup>180</sup>

Sem que se possa falar em entendimento uníssono no Direito Brasileiro, insta verificar a questão da limitação da indenização a partir da prática comercial e do histórico deste entendimento, analisando a fundo os argumentos, tanto de fundo jurídico quanto de tez econômica, utilizados para defesa da limitação da responsabilidade e da indenização correspondente.

#### 4.2 A Limitação da Indenização no Direito Internacional: origens e situação atual

A limitação do valor pago na indenização pelos danos causados surgiu no século XVI e foi originariamente criada com o objetivo de estimular o investimento na marinha mercante.

Contudo, segundo conclui Gotthard Gauci, conforme trabalho publicado de 1995, “a limitação de responsabilidade no Direito Marítimo deve ser atribuída à história marítima”<sup>181</sup>.

Mais precisamente, Gotthard Gauci mergulha em uma análise histórica da limitação da responsabilidade, verificando que inicialmente foi justificada por motivos protecionistas e históricos, dado que o objetivo maior era fortalecer a competitividade internacional das frotas mercantes nacionais, com fins de atrair pessoas diversas para investir no ramo, garantindo uma limitação global de responsabilidade<sup>182</sup>.

<sup>180</sup> SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA (STJ). **REsp 1076465/SP**, Rel. Ministro MARCO BUZZI, T4 - QUARTA TURMA. DJ: 08/10/2013.

<sup>181</sup> GAUCI, Gotthard. Limitation of liability in maritime law: an anachronism? **Marine Policy**, Vol. 19, Issue 1, January 1995, p. 67, trad. Livre.

<sup>182</sup> *Ibid.*, p.66.

Tal realidade, à época, também foi observada por Yuval Harari, que assim anotou, quando nos seus estudos da História da Humanidade e do crescimento europeu, e, sobretudo, da Holanda, vivenciado<sup>183</sup>:

“Navios se chocavam com icebergs, afundavam em tempestades tropicais ou eram vítimas de piratas. A fim de aumentar o número de investidores em potencial e reduzir o risco em que eles incorriam, os europeus se voltaram para empresas constituídas como sociedades por cotas de responsabilidade limitada. Em vez de um único investidor apostando todo o seu dinheiro em um só navio frágil, a empresa coletava dinheiro de um grande número de investidores, cada um deles arriscando apenas uma pequena porção de seu capital. Os riscos eram minimizados, mas os lucros não tinham limites.

Mesmo um pequeno investimento no navio certo poderia transformar o investidor em um milionário.

Década após década, a Europa Ocidental testemunhou o desenvolvimento de um sofisticado sistema financeiro capaz de levantar grandes somas de crédito em um piscar de olhos e colocá-las à disposição de governos e empreendedores privados. Esse sistema podia financiar explorações e conquistas de maneira muito mais eficiente do que qualquer reino ou império. O recém-descoberto poder do crédito pode ser observado na batalha feroz entre a Espanha e a Holanda. No século XVI, a Espanha era o Estado mais poderoso da Europa, dominando um vasto império global.

Governava grande parte da Europa, grandes porções da América do Norte e do Sul, as ilhas Filipinas e uma série de bases na costa da África e da Ásia.

Todos os anos, frotas carregadas de tesouros americanos e asiáticos regressavam aos portos de Sevilha e de Cádiz. A Holanda era um pequeno pântano ventoso, desprovido de recursos naturais, um pequeno rincão dos domínios do rei da Espanha.

Em 1568, os holandeses, que eram em sua maioria protestantes, se revoltaram contra seu senhor espanhol católico. No início, os rebeldes pareciam desempenhar o papel de Dom Quixote, atacando corajosamente moinhos de vento invisíveis. Mas, em 80 anos, os holandeses não só conquistaram a independência em relação à Espanha como também conseguiram substituir os espanhóis e seus aliados portugueses como senhores das rotas marítimas, construir um império holandês global e se tornar o Estado mais rico da Europa.

O segredo do sucesso holandês foi o crédito. Os burgueses holandeses, que tinham pouca predileção por combate em terra, contrataram exércitos mercenários para enfrentar a Espanha por eles. Enquanto isso, eles se lançaram ao mar em frotas cada vez maiores. Exércitos mercenários e frotas brandindo canhões custam uma fortuna, mas os holandeses foram capazes de financiar suas expedições militares mais facilmente do que o poderoso Império Espanhol porque obtiveram a confiança do próspero sistema financeiro europeu numa época em que o rei espanhol estava correndo de modo negligente a confiança nele depositada. Os

---

<sup>183</sup> HARARI, Yuval N. **Sapiens**: uma breve história da humanidade. 50. ed. Porto Alegre: L&PM, 2019, p. 373.

financiadores concederam aos holandeses crédito suficiente para formar exércitos e frotas, e esses exércitos e frotas deram aos holandeses o controle sobre as rotas de comércio mundial, o que, por sua vez, gerou lucros vultosos. Os lucros lhes permitiram pagar os empréstimos, o que fortaleceu a confiança dos financistas. Em pouco tempo, Amsterdã se tornou não só um dos portos mais importantes da Europa como também a Meca financeira do continente.”

É interessante notar, inclusive, que grande parte dos tratados internacionais que cuidam do transporte marítimo, como as Regras de Haia, Haia-Visby e, mais recentemente, as Regras de Roterdã, foram realizados e negociados em cidades da Holanda (Haia e Roterdã), que remanescem essenciais até hoje enquanto fóruns de encontros internacionais para discussão do Direito Marítimo.

De todo modo, ainda que a limitação da responsabilidade se apresente favorável a determinados Estados e comércio europeu, não se pode atribuir unicamente ou precisamente à Europa o advento da limitação da responsabilidade.

Assim, para Gotthard Gauci, apesar da ideia de limitação de responsabilidade no direito marítimo ser incerta, sem se poder precisar uma determinada data ou momento em específico, pode-se notar algumas origens comuns, com destaque<sup>184</sup>:

- 1) A noção de direito romano de *noxae deditio*, em que um proprietário poderia exonerar a responsabilidade por danos causados a outro indivíduo ao renunciar ao instrumento, havendo fortes ligações com a doutrina.
- 2) Leis que remetem ao século XI, sobre limitação da responsabilidade, em jurisdições de tradição da *civil law*.
- 3) Articulação de uma doutrina da limitação, por Hugo Grotius, em 1625.

Tais origens, segundo o doutrinador, teriam impactos diretos na aplicação draconiana e irrazoável exigida até os dias atuais e presentes em legislações diversas de Direito Marítimo e em Convenções Internacionais.

A título de exemplo, lembra o doutrinador que, no âmbito do Direito Inglês, a Convenção sobre Limitação de Responsabilidade por Reivindicações Marítimas de 1976, que está incorporada como Parte I do Anexo 4 do Merchant Shipping Act 1979, prevê a limitação de responsabilidade do proprietário, fretador, gerente ou operador de um navio de mar em uma série de casos, o mais notável dos quais seria a situação de “reclamações em relação à perda de vidas ou danos pessoais ou perda ou danos à propriedade (incluindo danos às obras

---

<sup>184</sup> GAUCI, Gotthard. Limitation of liability in maritime law: an anachronism? **Marine Policy**, Vol. 19, Issue 1, January 1995, p. 65-74.

portuárias, bacias e hidrovias e ajudas à navegação), ocorridas a bordo ou em ligação direta com a operação do navio ou com operações de salvamento, e conseqüentes perdas delas decorrentes”.<sup>185</sup>

Outro exemplo de limitação da responsabilidade civil contratual do transportador marítimo que poderia ser dado, perante transportadores marítimos do Brasil, seria a aplicação de cláusula de irresponsabilidade face às normas previstas em Direito internacional. Conforme já comentado, não se admite a cláusula de irresponsabilidade no Brasil<sup>186</sup>.

Além da existência, nas Convenções Internacionais de várias cláusulas que permitem a exclusão ou limitação da responsabilidade, além das contratuais, existe ainda a limitação do valor a ser pago como indenização pelos danos causados às mercadorias. O sistema brasileiro não permite esse tipo de limitação contratual.

A limitação da responsabilidade do transportador, portanto, é uma limitação no tocante ao montante a ser indenizado em favor do credor lesado. O transportador responde pelo evento, mas somente até a quantia determinada em convenção.

Em relação às Regras de Haia-Visby, essas impõem atualmente um limite de 666,7 DES (ou SDR) por volume ou de 2 DES por quilograma bruto, o que resultar maior. Esse valor decorre do Protocolo SDR que alterou as Regras de Haia-Visby em 1979. Esse protocolo mudou a unidade básica de conta que antigamente era o Franco Poincaré para o Direito Especial de Saque e o protocolo entrou em vigor em 14 de fevereiro de 1984.

O DES significa Direito Especial de Saque (SDR – Special Drawing Rights) que é uma unidade monetária criada pelo Fundo Monetário Internacional – FMI, nos anos 70 para substituir o padrão-ouro. O DES é administrado pelo próprio Fundo Monetário Internacional e seu valor em termos de Dólar é calculado através de uma média ponderada entre as principais moedas do comércio internacional, segundo critérios fixados pelo FMI.

Por sua vez as Regras de Hamburgo trazem um limite de 835 DES por volume ou 2,5 DES por quilograma bruto, o que resultar maior e, ainda, um limite de 2,5 vezes o valor do frete das mercadorias que tenham sofrido atraso, não podendo ultrapassar o valor do frete total expresso no Conhecimento de Embarque (B/L).

Como dito anteriormente as Regras de Hamburgo introduziram a possibilidade de indenização pelo atraso da mercadoria, mas também introduziram uma limitação no valor da indenização que tenham sofrido atraso que é de 2,5 vezes o valor do frete relativo às mercadorias não podendo ultrapassar o valor total do frete.

---

<sup>185</sup> *Ibid.*, p. 65.

<sup>186</sup> Vide: CREMONEZE, Paulo Henrique. **Prática de Direito Marítimo**. O Contrato de Transporte Marítimo e a Responsabilidade Civil do Transportador. 2ª Edição. Revisada, Atualizada e Ampliada. São Paulo: Quartier Latin, 2012.

### 4.3 A (Anti)Juridicidade da Limitação da Responsabilidade Civil

Na atualidade, questiona-se a manutenção da limitação da responsabilidade civil do transportador marítimo. Na presente pesquisa, tal questão, aplicável ao âmbito do ordenamento jurídico brasileiro e ao meio atual em que se encontra o Direito Marítimo Privado, versa sobre um dos pontos centrais da tese, de modo que o trabalho divide-se em três partes principais para se chegar à conclusão da antijuridicidade da limitação da responsabilidade civil do transportador marítimo, quais sejam:

- (1) verificação dos riscos da atividade marítima e do desenvolvimento tecnológico como fator de impacto para diminuição destes riscos;
- (2) apresentação da questão da dificuldade de contratação de um seguro marítimo.
- (3) análise dos argumentos jurídicos e econômicos em prol da limitação da responsabilidade;
- (4) averiguação efetiva da manutenção ou não da limitação da responsabilidade civil do transportador marítimo.

#### 4.3.1 O Desenvolvimento Tecnológico e a diminuição dos Riscos Envolvidos

Conforme observa Manuel Castells, o processo de globalização, sentido em diversos aspectos da vida social, encontra-se intrinsecamente relacionado às transformações tecnológicas e econômicas<sup>187</sup>.

Não poderia ser diferente no comércio internacional e nas relações travadas via mar, em que o desenvolvimento tecnológico é cada vez mais aplicável e disponível aos *players*.

Inclusive, é reconhecido que o avanço do comércio marítimo foi capaz de proporcionar desenvolvimento para certas civilizações<sup>188</sup>, assim como consolidou hegemonia de determinados Estados ao longo da história das relações internacionais<sup>189</sup>.

Na mesma via, pode-se dizer que o Brasil foi resultado do uso sucedido do mar, sendo descoberta e fruto das navegações movidas pelas caravelas portuguesas. O Império Colonial Português, com o auxílio de outras descobertas coloniais, mais do que nunca viu-se rico em comércio exterior e com influências importantes à época.

<sup>187</sup> CASTELLS, Manuel. **A Sociedade em Rede**. Tradução Roneide Venancio Majer. 19. Edição. São Paulo: Paz e Terra, 2018.

<sup>188</sup> MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo**. 3. ed. Vol. I. Barueri, São Paulo: Manole, 2008, p. 31.

<sup>189</sup> Assim, por exemplo, as frotas marítimas foram determinantes para consolidação da Inglaterra enquanto hegemonia (militar e econômica), na era das Grandes Navegações, conforme defende Alfred Mahan. In: MAHAN, Alfred T. **The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783**. Boston: Little, Brown, and Company, 1890.

De fato, na era das Grandes Navegações, investimentos sobre navios poderiam transformar comerciantes em milionários e Estados em grandes nações, ao passo que também poderia significar um grande desastre e perda de valores infindáveis<sup>190</sup>. Os naufrágios poderiam ser comuns, mas a vontade e a necessidade de expansão comercial eram maiores ainda.

No entanto, se antes a estrutura tecnológica do comércio marítimo mundial e interno era um, na atualidade mostra-se completamente diversa, o que pode ser atribuído diretamente aos avanços tecnológicos desenvolvidos ao longo dos séculos.

Nesse sentido, conforme conta Yuval Harari, na análise da história da humanidade e de seu processo evolutivo<sup>191</sup>:

“Suponha que um navio de batalha moderno fosse transportado de volta à época de Colombo. Em questão de segundos, poderia destruir a Niña, a Pinta e a Santa Maria e em seguida afundar as esquadras de cada uma das grandes potências mundiais da época sem sofrer um arranhão sequer. Cinco navios de carga modernos poderiam levar a bordo o carregamento das frotas mercantes do mundo inteiro”.

No caso do Brasil, apenas para ilustrar a situação, segundo dados do Boletim Aquaviário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), dez dos principais portos públicos no Brasil movimentaram, em prol sobretudo da China enquanto compradora, 88 milhões de toneladas de carga bruta (como soja, milho, arroz, etc.) o que corresponde a 87% da movimentação total dos 29 portos públicos que registraram operação no terceiro trimestre de 2019<sup>192</sup>.

Ainda em termos de desenvolvimento de tecnologias ao longo do tempo, a Revolução Industrial e o deslinde de todo século XIX, já frutos do poder marítimo de determinados países, também trouxe novos rumos aos instrumentos do comércio marítimo, com navios à vapor e introdução do ferro enquanto matéria-prima para confecção dos navios (denominados de *Ironclads*) e de embarcações em substituição aos navios feitos à madeira<sup>193</sup>.

As expansões tecnológicas, sejam para fins comerciais ou sejam para fins de militares e de geopolítica, ficaram ainda mais presentes após as Guerras Mundiais, com a

---

<sup>190</sup> HARARI, Yuval N. **Sapiens**: uma breve história da humanidade. 50. ed. Porto Alegre: L&PM, 2019, p. 373.

<sup>191</sup> *Ibid.*, p. 289.

<sup>192</sup> AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ). **Boletim Aquaviário** - 3º Trimestre de 2019, 2019. Disponível em: <<http://portal.antaq.gov.br/index.php/boletins/>>. Acesso em: 12 nov 2019.

<sup>193</sup> MAHAN, Alfred T. **The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783**. Boston: Little, Brown, and Company, 1890.

modernização das frotas mercantes e reaparelhamento dos portos por parte dos Estados face ao aumento das demandas comerciais<sup>194</sup>.

Foi também o momento em que se viu, mais do que nunca, a necessidade de regulação do Direito Marítimo não apenas pela via doméstica, mas como também no âmbito internacional e nas relações transnacionais, com a necessidade, por exemplo, de revisão da análise dos riscos de guerra e da reavaliação, nos contratos firmados, das *war clauses* – cláusulas utilizadas no sistema da Common Law que preveem qual regra deverá ser usada caso o contrato seja afetado por situação de guerra ou conflitos armados que possam comprometer a realização do transporte marítimo<sup>195</sup>.

Na atualidade, os meios eletrônicos e novos meios de comunicação ao longo do mundo, também auxiliam o comércio marítimo e trazem, como consequência, a diminuição dos riscos envolvidos, a exemplo maior da facilitação burocrática relacionada às operações de comércio exterior (como emissão de documentos fiscais e de transporte).

Ao longo do tempo, pois, viu-se as transformações a favor da segurança da navegação. Da inviabilidade de transporte de grandes cargas, para o cotidiano de navios levando consideráveis quantidades de matéria-bruta. Da substituição dos navios feitos à madeira aos navios de ferro (*Ironclads*). Da perda de grande parte dos tripulantes por doenças diversas no trajeto (escorbuto, cólera, tuberculose, etc.) para o uso da Medicina em prol desses<sup>196</sup>. Da impossibilidade física de exploração de determinados locais, para a chegada de navios nestes mesmos locais<sup>197</sup>.

Assim, as questões inerentes ao comércio internacional marítimo de antes não são as mesmas de hoje, sendo possível afirmar que os riscos no transporte marítimo são muito menores, e diversos, aos riscos do comércio marítimo da era das Grandes Navegações e, também, menores em relação a riscos existentes no comércio marítimo que moveu a construção das normas internacionais e internas que regem o comércio marítimo e o comércio internacional.

---

<sup>194</sup> LACERDA, José Candido Sampaio de. **Curso de Direito Privado da Navegação** – Direito Marítimo. 3. ed. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 1984, p. 34.

<sup>195</sup> VIANNA, Godofredo Mendes. **Direito Marítimo**. Vol. 1. Rio de Janeiro: FGV, 2016, p. 194.

<sup>196</sup> HARARI, Yuval N. **Sapiens: uma breve história da humanidade**. 50. ed. Porto Alegre: L&PM, 2019, p. 323.

<sup>197</sup> A título exemplificativo: se antes não era possível chegar em locais situados na Antártica (rica em minerais e outras matérias-primas), hoje é destino para navios de turismo, navios de pesquisa e navios-escola, além da Antártica de estar localizada em duas rotas marítimas importantes para o comércio internacional, a Rota do Cabo e a Rota do Estreito de Drake. Inclusive, o Brasil é o sexto mais próximo geograficamente do continente antártico, o que ainda conta em termos de comércio e poder marítimo no seu aspecto militar In: MATTOS, Leonardo Faria de. A inclusão da Antártica no conceito de Entorno Estratégico Brasileiro. **Revista da Escola de Guerra Naval** (Ed. português), v. 20, p. 165-192, 2014.

Nesta via, face às novas tecnologias presentes no Direito Marítimo Internacional e a consequente diminuição do risco, parece cair por terra os argumentos (como os dos *shipowners*), sejam jurídicos ou sejam econômicos, pela manutenção da limitação da responsabilidade civil contratual como nos moldes havidos nas normas internacionais ou domésticas.

Deste modo, tem-se que já foi destacado pela Lloyd's Register, auditoria e consultoria marítima de Londres, que os acidentes com navios contam com redução de 85%. No levantamento, houve 863 acidentes com perda total em 1910, contra 172 em 2012<sup>198</sup>.

Ainda, segundo Relatório de 2012 da Allianz Global Corporate & Specialty SE (AGCS), que investigou a segurança marítima no período de 1912 (evento do naufrágio do Titanic) a 2012 (ano do incidente ocorrido na Costa Concordia), é possível aferir que o risco operacional do transporte em navios caiu vertiginosamente ao longo do tempo<sup>199</sup>. No entanto é imperioso ressaltar que os dados analisados e apresentados dos relatórios são globais e são informações relativas à todos os tipos de navios, de contratos marítimos e de acidentes, e neles se incluem a hipótese desta tese, mas não são específicos.

De acordo com tal Relatório da AGCS, são fatores que demonstram a evolução tecnológica e a maior segurança marítima<sup>200</sup>:

- Apesar da triplicação da frota mundial para mais de 100.000 navios em 2010, e uma tonelagem total da frota agora se aproxima de 1 bilhão de toneladas brutas, as perdas no transporte diminuiram significativamente de 1 navio por 100 por ano (1912) para 1 navio por 670 por ano em 2009.
- O comércio marítimo mundial continua a crescer rapidamente, impulsionado pela globalização e apoiado pela containerização, tendo triplicado desde 1970 para mais de 8,4 bilhões de toneladas de carga carregada por ano.
- O transporte marítimo pode ser considerado um dos meios mais seguros de transporte de passageiros em geral: na Europa, é classificado depois de ferroviário, aéreo e ônibus/ônibus como o quarto meio mais seguro, com taxas de acidentes fatais muito mais baixas do que carros, motocicletas, bicicletas ou caminhadas.

---

<sup>198</sup> BBC NEWS Brasil. **Cem anos após desastre do Titanic, acidentes com navios têm redução de 85%**. Da BBC Brasil, em São Paulo, 13 abr 2012. Disponível em: <[https://www.bbc.com/portuguese/noticias/2012/04/120413\\_titanic\\_riscos\\_atuais\\_acidentes\\_jp](https://www.bbc.com/portuguese/noticias/2012/04/120413_titanic_riscos_atuais_acidentes_jp)>. Acesso em: 20 jan 2019.

<sup>199</sup> ALLIANZ GLOBAL CORPORATE & SPECIALTY (AGCS). **Safety and Shipping 1912-2012** - From Titanic to Costa Concordia. An insurer's perspective from Allianz Global Corporate & Specialty. Hamburg, March, 2012. Disponível em: <<https://www.agcs.allianz.com/content/dam/onemarketing/agcs/agcs/reports/AGCS-Safety-Shipping-Review-2012.pdf>>. Acesso em: 02 mar 2019.

<sup>200</sup> *Ibid.*, p. 6, trad. livre.

- As causas primárias mais comuns de perdas no transporte são naufrágio (49% das perdas), naufrágio/encalhe (18%) e incêndio/explosão (15%) enquanto a falha do casco ou do maquinário representa apenas cerca de 2% das perdas.
- Os navios de carga seca (a granel) apresentam taxas de perdas superiores à média (44% das perdas, apesar de representarem 20% da frota mundial em número). Por outro lado, os petroleiros, navios porta-contêineres e navios da indústria offshore apresentam taxas de perdas relativamente baixas.
- O transporte marítimo é altamente concentrado em rotas marítimas modernas, à medida que os navios navegam entre os principais portos para otimizar a eficiência. Isto resulta em agrupamento de perdas em certas regiões-chave. Os 'pontos negros' de acidentes incluem o Sul da China, Indochina, Indonésia e Filipinas (17% de perdas em 2001-2011), seguido pelo Mediterrâneo Oriental e Mar Negro (13%), e Japão, Coreia e Norte da China (12%). Os mares ao redor das Ilhas Britânicas também mostram concentrações de perda relativamente altas (8%).

Segundo estudos divulgados em 2018 sobre a segurança do transporte marítimo, a AGCS continuou a notar que as perdas com fretes estão caindo, malgrado notar novos riscos cibernéticos e climáticos e perenes problema de erro humano.<sup>201</sup>

E em 2019, inclusive, verificou-se que a perda com frete foi a mais baixa deste século. Segundo os dados divulgados pela AGCS no *Safety and Shipping Review 2019*.<sup>202</sup>

- 46 grandes navios perdidos em todo o mundo em 2018, abaixo por um recorde de 50% ao ano e 55% abaixo da média de 10 anos de 104.
- O total de perdas caiu significativamente em pontos críticos de acidentes, como o Sudeste Asiático.
- As perdas climáticas caíram pela metade devido ao ano de tempestade mais silencioso.
- O número de incidentes de envio é estável. Danos em máquinas são a principal causa, responsável por US\$ 1 bilhão em indenizações do setor de seguros marítimos em cinco anos.

<sup>201</sup> ALLIANZ GLOBAL CORPORATE & SPECIALTY (AGCS). **Shipping losses continue to fall but new cyber and climate risks and perennial human error problem threaten safety progress.** Press Release, July 18, 2018. Disponível em: <<https://www.agcs.allianz.com/news-and-insights/news/safety-shipping-review-2018.html>>. Acesso em: 12 jan 2020.

<sup>202</sup> ALLIANZ GLOBAL CORPORATE & SPECIALTY (AGCS). **Safety & Shipping Review 2019.** Disponível em: <<https://www.agcs.allianz.com/news-and-insights/news/safety-shipping-review-2019.html>>. Acesso em: 20 jan 2020.

- Desafios para a indústria naval: ameaças políticas à segurança dos navios; impacto de Regras de emissões de 2020 e número crescente de incidentes de incêndio.

Especificamente, o relatório de 4 de junho de 2019 da Allianz demonstra que houve menos acidentes envolvendo navios no último século e contou que o número de incidentes de navegação relatados no geral (2.698 em 2018) mostra um pequeno declínio - menos de 1% ano a ano.<sup>203</sup>

Atualmente, conforme se vê do Relatório, a principal causa dos acidentes são danos em máquinas, responsável por mais de um terço dos mais de 26.000 incidentes no passado e representou US\$ 1 bilhão em indenizações do setor de seguros marítimos em cinco anos. Por via de consequência, danos na maquinaria são uma das causas mais caras de reclamações de seguros marítimos.<sup>204</sup>

Baptiste Ossena, líder global de produtos Hull & Marine, afirma que com base na análise de 230.961 reivindicações da indústria de seguros marítimos da AGCS e outras seguradoras, entre julho de 2013 e julho de 2018, conclui-se que a redução de perdas totais foi influenciada por questões circunstanciais do ano de 2018, mas deve-se também às melhorias de longo prazo na segurança do transporte marítimo global.

Ademais, Ossena apontou outros fatores que também contribuíram para essa redução: navios melhores projetados, tecnologia, regulamentação mais rígida e robusta de sistemas de gestão de segurança em navios que também ajudaram a prevenir avarias e acidentes. No entanto, segundo o empresário, ainda falta uma queda geral no frete, há muitos riscos políticos para a segurança da embarcação, em conformidade com as regras de emissões de 2020, e o número crescente de incêndios a bordo trazem desafios ao setor.

Como contraponto, não obstante, verificou-se do Relatório que o chamado risco político aumentou em todo o mundo e representa cada vez mais uma ameaça à segurança marítima, ao comércio e às cadeias de abastecimento por meio de conflitos, disputas territoriais, ciberataques, sanções, pirataria e até sabotagem, conforme evidenciado por recentes ataques a petroleiros no Oriente Médio. O crescente número de migrantes no mar e o aumento de passageiros clandestinos em navios comerciais também têm sérias consequências para os armadores, levando a atrasos, desvios e uma maior pressão sobre a tripulação. Os incidentes de pirataria aumentaram em 2018 para mais de 200.

Os incêndios também geram grandes perdas a bordo, com o número de incidentes relatados, tendendo a subir. O Relatório acredita que a carga declarada incorretamente,

---

<sup>203</sup> ALLIANZ GLOBAL CORPORATE & SPECIALTY (AGCS). **Safety & Shipping Review 2019**. Disponível em: <<https://www.agcs.allianz.com/news-and-insights/news/safety-shipping-review-2019.html>>. Acesso em: 20 jan 2020.

<sup>204</sup> *Ibid*, trad. livre.

incluindo etiquetagem/embalagem incorreta de mercadorias perigosas, esteja por trás de vários incêndios no mar. Ainda, a capacidade de combate à incêndio a bordo mostrou-se limitada: se uma assistência externa for necessária, até que isso aconteça podem ocorrer danos significativos ao navio.

Para resolução do problema, o Relatório observou que grandes portos em todo o mundo estão considerando a implantação dos chamados “drones farejadores” para detectar violadores de regras ambientais e os navios que não usam combustíveis mais caros com baixo teor de enxofre podem enfrentar penalidades significativas.

Neste sentido, O Capitão Rahul Khanna, Chefe Global de Consultoria de Risco Marinho, AGCS explica que<sup>205</sup>:

“É importante que o transporte marítimo faça sua parte em um ambiente mais sustentável. No entanto, apesar do prazo se aproximar rapidamente, ainda há uma falta de padrões internacionais e preocupação com a disponibilidade e compatibilidade de combustível com baixo teor de enxofre.

As seguradoras estão preocupadas com um potencial aumento nas reclamações de quebra de maquinário com a introdução de combustíveis com baixo teor de enxofre se a transição não for bem administrada. Também há potencial para interrupções e atrasos nas viagens se houver falta de combustível compatível e em conformidade no porto. ”

Outros tópicos de risco na Revisão de Segurança e Remessa do AGCS incluem: o número crescente de incidentes em navios maiores; a capacidade de transporte de contêineres quase dobrou em uma década e o pior cenário de perda pode custar até US\$ 4 bilhões no futuro; a tecnologia tem sido um fator positivo para o aumento da segurança no transporte marítimo, mas acidentes continuam a acontecer devido ao “excesso de confiança”, por exemplo, perdas que ocorrem com a tripulação ao telefone.

Mais recentemente, em 2020, época em que a pandemia mundial decorrente do coronavírus (SARS-CoV2) tomou conta do mundo, concluiu a AGCS que “a indústria de navegação provou ser resiliente ao surto do coronavírus, mantendo o sangue vital do comércio global e suprimentos essenciais fluindo”<sup>206</sup>. Ainda assim, questões como forte desaceleração

<sup>205</sup> *Ibid.*, trad. livre. ALLIANZ GLOBAL CORPORATE & SPECIALTY (AGCS). **Safety & Shipping Review 2019**. Disponível em: <<https://www.agcs.allianz.com/news-and-insights/news/safety-shipping-review-2019.html>>. Acesso em: 20 jan 2020.

<sup>206</sup> ALLIANZ GLOBAL CORPORATE & SPECIALTY (AGCS). **10 coronavirus challenges for the shipping sector**. May, 2020. Disponível em: <<https://www.agcs.allianz.com/content/dam/onemarketing/agcs/agcs/reports/AGCS-Coronavirus-Challenges-Shipping-Sector.pdf>>. Acesso em: 07 fev 2021.

econômica e condições operacionais em condições difíceis mostraram-se presentes na realidade do transporte marítimo<sup>207</sup>.

O relatório da Allianz referente ao ano de 2020 explica que a crise econômica em consequência da pandemia do Coronavírus ameaça desfazer anos de ganhos de segurança e um dos seus maiores impactos na indústria de transporte marítimo provavelmente serão as consequências econômicas de bloqueios e medidas de contenção, que estão interrompendo a produção e cadeias de abastecimento, prejudicando o consumidor e a confiança nas empresas.

A pandemia de coronavírus causou muitas mudanças para o transporte de cargas, em todo o mundo. Apesar de o transporte ser uma atividade essencial, uma série de empresas de manuseio de carga encerraram suas operações durante o surto de COVID-19, enquanto portos têm operado sob restrições.

As maiores perdas foram em produtos automotivos e transporte de contêineres, refletindo fraca demanda por bens, bem como restrições do lado da oferta. O primeiro semestre de 2020 pode ver uma queda de 25% no tráfego marítimo, com queda de 10% no ano no geral, de acordo com o analista marítimo *Sea-Intelligence*.<sup>208</sup>

Muitos dos maiores portos do mundo relataram reduções nos volumes. Segundo Elisabeth Pinquier, Chefe Regional da Marinha, Mediterrâneo na AGCS: "Uma retração econômica sustentada terá implicações para os riscos do transporte, como navios de cruzeiro e outras embarcações são acondicionadas e como transporte as empresas tomam medidas para gerenciar custos".<sup>209</sup>

Outra grave consequência da atual pandemia, apontada no Relatório, é o impacto que a redução do comércio e frete terão na segurança, com a interrupção de vistorias e inspeções portuárias; os serviços de resposta a incidentes que podem ser afetados por medidas de coronavírus, com consequências preocupantes caso ocorra um grande incidente, como incêndio, colisão ou aterramento, especialmente em uma área ambientalmente sensível; e ainda com a crise econômica haverão esforços para cortar custos e, conforme o capitão Rahul Khanna, chefe global de risco marítimo de Consultoria na AGCS:

“

“Nós sabemos que a tripulação e os orçamentos para a manutenção estão entre as primeiras áreas a serem cortadas. Mas é importante que a manutenção dos padrões de segurança não sejam afetados pela desaceleração, os próximos anos provavelmente serão difíceis para a indústria naval. No entanto, esperamos que indústria não vá desfazer todo o bom trabalho realizados nos anos anteriores” e complementa que “Os armadores enfrentarão pressões de custos adicionais de uma

---

<sup>207</sup> *Ibid*, trad. Livre.

<sup>208</sup> *Ibid.*, trad. Livre.

<sup>209</sup> *Ibid.*, trad. Livre.

desaceleração no comércio e, sem dúvida, implementarão medidas de eficiência”.

A interrupção da manutenção levanta preocupações com possíveis danos às máquinas, os armadores correm o risco de atrasos por conta do maquinário, tendo em vista que a pandemia dificultou a realização da manutenção com a interrupção no fornecimento de peças de reposição, óleo lubrificante e óleos hidráulicos, o que pode atrasar o cronograma de manutenção ou resultar no uso de marcas alternativas. Isso pode ter um efeito prejudicial sobre a operação segura de motores e máquinas, causando danos ou avarias, que por sua vez podem levar a encalhes ou colisões. Danos ou avarias de máquinas já são a causa mais comum de incidentes de navegação da última década, responsável por mais de um terço (9.081) de 26.071 incidentes analisados entre janeiro de 2010 e dezembro de 2019.

Nessa conjuntura, 10 desafios foram observados em relação ao transporte marítimo em tempos de pandemia mundial, ora sintetizados<sup>210</sup>:

- 1)** A ausência ou decréscimo do bem-estar da tripulação podem levar ao aumento do erro humano.
- 2)** Aumento dos impactos decorrentes do coronavírus para reivindicações de seguro marítimo.
- 3)** A queda econômica ameaça desfazer anos de ganhos de segurança.
- 4)** Prováveis danos e atrasos na carga, visto que as cadeias de abastecimento ficam sob pressão.
- 5)** A interrupção da manutenção levanta preocupações quanto a danos às máquinas.
- 6)** Atrasos na análise do bunker aumentam o risco de danos ao motor.
- 7)** Interrupção de vistorias, de inspeções portuárias e resposta de emergência podem colocar em risco a segurança marítima.
- 8)** A indústria de navios de cruzeiro enfrenta uma nova realidade com maior responsabilidade.
- 9)** Cruzeiros abandonados apresentam considerável acúmulo de risco.
- 10)** O *boom* flutuante de armazenamento de óleo traz potenciais exposições.

---

<sup>210</sup> *Ibid*, trad. Livre.

Em relação ao desempenho do transporte marítimo e dos riscos envolvidos durante 2020, ainda, assim foram as conclusões extraídas da AGCS, na *Safety and Shipping Review 2020*:<sup>211</sup>

- 41 navios grandes perdidos em todo o mundo em 2019, queda de mais de 20% ano a ano e quase 70% em uma década.
- O número de incidentes com embarques (2.815) aumentou, assim como as reclamações de problemas com máquinas. A segurança dos navios Ro-ro é uma preocupação crescente.
- As consequências do coronavírus e uma retração econômica sustentada podem ameaçar a melhoria da segurança a longo prazo e disparar um aumento nas perdas com medidas de corte de custos, tripulação cansada, navios ociosos e resposta de emergência enfraquecida.
- As crescentes tensões geopolíticas, regras de emissões e metas de descarbonização, cargas declaradas incorretamente e incidentes de incêndio continuam a representar desafios de risco.

E de acordo com o mais recente Relatório da Lloyd's Register, a perspectiva para 2021 é de mudanças ainda maiores para fins de adequação, sobretudo, às alterações fitossanitárias e epidemiológicas decorrentes da pandemia mundial do coronavírus, como questões de gerenciamento de água<sup>212</sup>.

Dentre os cenários previstos no âmbito do transporte marítimo, segundo a Lloyd's<sup>213</sup>, consta alterações propostas pela Organização Marítima Internacional (IMO) para o Gerenciamento de Água de Lastro (*Ballast Water Management - BWM*)<sup>214</sup>, com regulamento previsto para entrar em vigor em outubro de 2021. Além disso, anos vindouros poderá contar com Orientação para o teste de comissionamento de lastro sistemas de gestão da água oriundos da IMO, o que inclui um requisito que “a coleta e análise das amostras representativas deve ser independente do fabricante ou fornecedor BWMS e para satisfação da Administração”.

---

<sup>211</sup> ALLIANZ GLOBAL CORPORATE & SPECIALTY (AGCS). **Safety & Shipping Review 2020**.

Disponível em: <<https://www.agcs.allianz.com/news-and-insights/reports/shipping-safety.html>>.

Acesso em: 17 fev 2021.

<sup>212</sup> LLOYD'S REGISTER (LR). **LR Class News 2020 full year roundup**. Archive of Class News, showing classification and statutory alerts and bulletins. Disponível em: <<https://www.lr.org/en/resources/class-news/>>. Acesso em: 20 fev 2021.

<sup>213</sup> *Ibid.*, p. 32, trad. livre.

<sup>214</sup> Conforme explica Eliane Octaviano Martins, “Lastro é definido como qualquer volume sólido ou líquido colocado em um navio para garantir sua estabilidade e condições de flutuação. O termo ‘água de lastro’ refere-se à água utilizada nos tanques dos cargueiros para que tenham mais estabilidade quando estão se deslocando vazios”. In: MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo**. 3. ed. Vol. I. Barueri, São Paulo: Manole, 2008, p. 186.

No mais, acrescenta-se que os navios da atualidade, sobretudo aqueles que fazem trajetos internacionais, apresentam mecanismos de segurança e de vigilância aprimorado ao longo do tempo. Assim, tem-se que os navios contam com sistema de identificação e acompanhamento a longa distância, consistente em radar que rastreia navios a longo alcance, possuem alarmes de proteção, entre diversos outros mecanismos de segurança.

Conforme já visto, os navios possuem atualmente poderosos sonares, serviço de localização por GPS (sistema de posicionamento global), mapeamento por fotos computadorizadas via satélite etc. E ainda com o desenvolvimento da informática, a meteorologia beneficiou-se com poderosos recursos e fantásticos equipamentos.

Neste sentido, situações atinentes ao Direito do Mar, como os de pirataria marítima, também estão decrescendo substancialmente ao longo do tempo, fator tal que conta com o auxílio da cooperação internacional<sup>215</sup>. Como exemplo, tem-se que em 2017 foram reportados ao *International Maritime Bureau* (IMB) da *International Chamber of Commerce's* (ICC), apenas 180 incidentes de pirataria e assaltos armados contra navios, sendo considerado o número anual de incidentes baixo desde 1995, em que foram reportados 188 casos de pirataria ou assalto à mão armada<sup>216</sup>.

Portanto, face à todas as mudanças tecnológicas proporcionadas ao longo do tempo, pode-se afirmar que não há mais razão para manutenção do entendimento jurídico da limitação da responsabilidade havida como nos moldes antigos.

Ou seja: já não cabe mais a argumentação, por parte dos *shipowners* ou das seguradoras, da “quase inevitabilidade de um relativamente alto número de acidentes de rotina” ou de alta probabilidade de incidentes graves ocasionais como justificativas para limitação da responsabilidade no direito marítimo”.<sup>217</sup>

Por outro lado, malgrado todo o desenvolvimento tecnológico no atual estágio mundial, ainda não se pode concluir pela completa eliminação dos riscos envolvidos no transporte de mercadorias pela via marítima. Ou seja: não se pode afirmar categoricamente que não haverá qualquer situação desfavorável durante o trajeto via mar, até mesmo porque a atividade marítima sempre deverá contar com as condutas humanas.

---

<sup>215</sup> Sobre as situações específicas de pirataria e o desenvolvimento da cooperação ao longo do tempo, vide: BEIRÃO, André Panno; PIÑON, Charles. A IMO e a repressão ao roubo armado contra navios: da retórica internacional à cooperação regional. *Revista de Direito Internacional*, v. 12, p. 265-287, 2015.

<sup>216</sup> ICC PORTUGAL. **Pirataria Marítima e assaltos à mão armados alcança níveis mais baixos dos últimos 22 anos, diz o relatório IMB**. 26 jan 2018. Disponível em: <<https://www.icc-portugal.com/Noticias/pirataria-maritima-e-assaltos-a-mao-armados-alcanca-niveis-mais-baixos-dos-ultimos-22-anos-diz-o-relatorio-imb-2>>. Acesso em: 20 jan 2021.

<sup>217</sup> GAUCI, Gotthard. Limitation of liability in maritime law: an anachronism? *Marine Policy*, Vol. 19, Issue 1, January 1995, p. 65-74.

Assim, conforme observa o já citado Relatório de 2012 da Allianz Global Corporate & Specialty SE (AGCS)<sup>218</sup>:

“No entanto, o mar continua sendo uma profissão perigosa. Embora as taxas de mortalidade de marítimos profissionais tenham caído - por exemplo, no Reino Unido por 100.000 marinheiros-anos, de 358 (em 1919) a 11 em 1996-2005 - essa taxa de mortalidade ainda é doze vezes maior do que no geral trabalhadores. Apesar dos dados inconsistentes, as estatísticas de outros países parecem ser consideravelmente mais altas: por exemplo, Hong Kong registrou 96 por 100.000 marítimos por ano para 1996-2005, e na Polônia uma taxa de 84 por 100.000 marítimos por ano para o mesmo período.

A maioria das perdas pode ser atribuída a "erro humano" - uma ampla categoria que se estima ser responsável por 75% -96% das vítimas. As pressões da competição (muitas vezes em terra) e a fadiga são frequentemente citadas como causas significativas - uma questão particular de preocupação em áreas movimentadas de navegação, como o Báltico, onde as tripulações podem ter pouco tempo para descansar entre os períodos de serviço.

Apesar de raras, ainda podem ocorrer situações de perda de mercadorias por conta de causas naturais, de naufragos, etc. No início de 2021, por exemplo, um navio cargueiro operado pela AP Moller-Maersk A/S perdeu vários contêineres (com capacidade para mais de 13.000 contêineres, perdeu cerca de 750 deles) no Oceano Pacífico, enquanto navegava pelo mar agitado da China a Los Angeles, o que gerou a perda de mercadorias no valor de milhões de dólares<sup>219</sup>.

Mais recentemente, ainda, destaca-se a situação com causas ainda não desvendadas durante março de 2021 no Canal de Suez, Egito. A embarcação mercantil Ever Green, de 400 metros de comprimento, ficou presa em diagonal no canal, interrompendo o tráfego de navios na rota mais curta entre a Europa e a Ásia por mais de seis dias e gerando prejuízos calculados em US\$ 9,6 bilhões (quase R\$ 55 bilhões de reais).<sup>220</sup>

---

<sup>218</sup> ALLIANZ GLOBAL CORPORATE & SPECIALTY (AGCS). **Safety and Shipping 1912-2012** - From Titanic to Costa Concordia. An insurer's perspective from Allianz Global Corporate & Specialty. Hamburg, March, 2012, p. 6, trad. livre. Disponível em: <<https://www.agcs.allianz.com/content/dam/onemarketing/agcs/agcs/reports/AGCS-Safety-Shipping-Review-2012.pdf>>. Acesso em: 02 mar 2019.

<sup>219</sup> CHOICE LOGISTICS. **Maersk Cargo Ship perde cerca de 750 contêineres no mar ao mar**. 22 jan 2021. Disponível em: <<https://choicelogistics.com.br/navio-maersk-perde-750-conteineres-no-oceano-pacifico/>>. Acesso em: 23 jan 2021.

<sup>220</sup> BBC NEWS Brasil. **Canal de Suez: navio é 'quase' desencalhado após 6 dias e perdas de bilhões de dólares**. 29 mar 2021. Disponível em: <<https://www.bbc.com/portuguese/internacional-56562929>>. Acesso em: 29 mar 2021.

Apesar do severo impacto econômico que o incidente de 2021 ocasionou no Canal de Suez, este não é o pior obstáculo a interromper o comércio pelo canal, que liga o Mar Vermelho ao Mediterrâneo.<sup>221</sup>

Ainda que não se possa atribuir respostas certas aos citados eventos, nota-se que a maior parte dos acidentes – 75% a 96% são decorrentes do erro humano, conforme frisou Relatório da AGCS já citado<sup>222</sup>.

Para fins de se atenuar os riscos, apesar da contratação de seguro marítimo internacional mostrar-se enquanto alternativa amplamente difundida, não é de todo simples, no Brasil, o processo de contratação securitário, mormente por conta da ideia vigente de limitação de responsabilidade civil.

#### 4.3.2 Da Dificuldade na Contratação de um Seguro Marítimo Internacional

Como a atividade comercial marítima envolve múltiplos riscos, sejam estes em menor escala na atualidade ou não, tem-se como essencial a contratação de um seguro marítimo internacional, tanto assim que, segundo parte da doutrina, o primeiro ramo do seguro a existir seria justamente o da área marítima<sup>223</sup>.

Conforme reconhece a doutrina atual<sup>224</sup>, o contrato de seguro marítimo é aleatório em sua natureza jurídica, o que significa dizer que está sujeito a riscos, restando dependente da própria sorte do negócio jurídico. Conforme explica Caio Mário da Silva Pereira<sup>225</sup>:

“Se é certo que em todo contrato há um *risco*, pode-se, contudo, dizer que no contrato aleatório este é da sua essência, pois que o ganho ou a perda consequente está na dependência de um acontecimento *incerto* para ambos os contratantes. O *risco* de perder ou de ganhar

<sup>221</sup> BBC NEWS Brasil. **Canal de Suez**: último incidente antes do Ever Given deixou canal fechado por 8 anos. 28 mar 2021. Disponível em: <<https://www.bbc.com/portuguese/internacional-56559544>>. Acesso em: 29 mar 2021.

<sup>222</sup> ALLIANZ GLOBAL CORPORATE & SPECIALTY (AGCS). **Safety and Shipping 1912-2012** - From Titanic to Costa Concordia. An insurer's perspective from Allianz Global Corporate & Specialty. Hamburg, March, 2012, p. 6, trad. livre. Disponível em: <<https://www.agcs.allianz.com/content/dam/onemarketing/agcs/agcs/reports/AGCS-Safety-Shipping-Review-2012.pdf>>. Acesso em: 02 mar 2019.

<sup>223</sup> VIANNA, Godofredo Mendes. **Direito Marítimo**. Vol. 1. Rio de Janeiro: FGV, 2016, p. 104.

<sup>224</sup> Com efeito, apesar de hoje o posicionamento ser pelo reconhecimento da *alea* do negócio jurídico, já houve discussão se os contratos de seguro seriam comutativos ou aleatórios. Neste sentido, conforme lembra Carlos Roberto Gonçalves: “Já se disse que o contrato de seguro é comutativo porque o segurado o celebra para se acobertar contra qualquer risco. No entanto, para a seguradora é sempre aleatório, pois o pagamento ou não da indenização depende de um fato eventual”. In: GONÇALVES, Carlos Roberto. **Direito civil brasileiro**: contratos e atos unilaterais. Vol. 3, 17ª ed. São Paulo Saraiva 2019, p. 118.

<sup>225</sup> PEREIRA, Caio Mario da Silva. **Instituições de direito civil**, v. 1 introdução ao direito civil, teoria geral de direito civil. 33ªed. Rio de Janeiro: Forense, 2020, p. 78-79.

pode ser de um ou de ambos; mas a *incerteza* do evento tem de ser dos contratantes, sob pena de não subsistir a obrigação”.

No Brasil<sup>226</sup>, o contrato de seguro marítimo é assim definido pelo Código Comercial:

**Art. 666** - O contrato de seguro marítimo, pelo qual o segurador, tomando sobre si a fortuna e riscos do mar, se obriga a indenizar ao segurado da perda ou dano que possa sobrevir ao objeto do seguro, mediante um prêmio ou soma determinada, equivalente ao risco tomado, só pode provar-se por escrito, a cujo instrumento se chama apólice; contudo julga-se subsistente para obrigar reciprocamente ao segurador e ao segurado desde o momento em que as partes se convierem, assinando ambas a minuta, a qual deve conter todas as declarações, cláusulas e condições da apólice.

No âmbito securitário, vige a máxima de que somente serão cobertos aqueles riscos expressamente detalhados em apólice, além da seguradora poder eximir-se do pagamento da indenização em situações excludentes como<sup>227</sup>:

- a) fatos do segurado ou de seus dependentes realizado com culpa grave ou dolo;
- b) desvio voluntário da rota originária ou mudança de rota sem consentimento do armador;
- c) vício próprio, má qualidade ou embalagem defeito das mercadorias objeto do seguro;
- d) diminuição natural da carga;
- e) estiva defeituosa da carga;
- f) prolongamento voluntário da viagem, além do porto de destino indicado na apólice.

Nesses últimos casos, em que a seguradora não possui obrigação de arcar com o dano, cumprirá ao transportador marítimo valer-se dos Clubes de Indenização (Clubes P & I – *Protection and Indemnity Clubs*).

Malgrado o contrato de seguro marítimo ser, portanto, um contrato, em si, aleatório, os riscos existentes na atividade marítima e previstos em apólice, conforme já se observou,

---

<sup>226</sup> E, a respeito dos contratos de seguro marítimo, no Brasil, os transportadores (armadores) ou proprietários de navios, nacionais ou estrangeiros, devem possuir seguro obrigatório de danos pessoais causados por embarcações ou por suas cargas, denominado de “Seguro DPEM”.

<sup>227</sup> GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e Prática do Direito Marítimo**. 3ª Edição atualizada, revisada e ampliada. Rio de Janeiro: Renovar, 2014, p. 377.

sofreu consideráveis alterações e diminuição ao longo do tempo, o que pode ser atribuído à evolução tecnológica inerente ao processo globalizatório<sup>228</sup>. Ainda assim, sobretudo no plano internacional, remanescem as noções antigas de riscos marítimos para fins de se limitar a responsabilidade contratual dos seguros marítimos.<sup>229</sup>

De modo geral, para se fechar um contrato de seguro marítimo, faz-se necessário a apresentação de questionário e documentação com referências das características da embarcação, tais como nome, número, porto de inscrição, medida, máquinas, etc., além da realização, em determinados casos, de vistoria por perito nomeado pelo segurador.<sup>230</sup>

Dentre os variados tipos de seguros marítimos, cumpre concentrar a análise deste trabalho nos seguros de transporte marítimo e de viagens internacionais (longo curso – importação ou exportação).

Conforme já vislumbrado, na condição de venda ou compra nos contratos envolvendo transporte internacional de mercadoria, será determinado quem tem a responsabilidade de arcar com a contratação do seguro, o que geralmente se dá conforme o Incoterm firmado pelas partes<sup>231</sup> ou, ainda, conforme a modalidade contratual escolhida.

Neste sentido, também viu-se que apesar da divisão de obrigações entre armador (ou dono do navio) e afretador, a responsabilidade de ambos em relação à mercadoria é solidária perante o sistema jurídico brasileiro. Contudo, na relação jurídica contratual, não há proibição da cláusula de limitação de responsabilidade do transportador, que quase sempre se apoia num contrato de seguro, para garantir a reparação dos danos sofridos por pessoas e coisas transportadas.

Nos contratos de seguro casco e máquinas (h&m) as apólices de seguro costumam, como regra geral, fazer a previsão de que o segurado participará com 10% dos prejuízos, líquidos de franquia aplicável, sempre que a perda ou dano à caldeira, maquinaria ou equipamentos auxiliares do navio, ou, ainda, ao eixo propulsor, seja atribuível, no todo ou em parte, à negligência do capitão, dos oficiais, dos tripulantes ou do prático.<sup>232</sup>

Com a ideia de limitação da responsabilidade civil contratual, calcada na questão dos riscos havidos na esfera marítima, nem sempre o preço pago à seguradora parece apresentar

---

<sup>228</sup> Vide tópico específico sobre o assunto na presente Tese, em: “O Desenvolvimento Tecnológico e a diminuição dos Riscos Envolvidos”

<sup>229</sup> Conforme é explanado ao longo de todo capítulo 4 desta obra.

<sup>230</sup> GIBERTONI, Carla Adriana Comitê. **Teoria e Prática do Direito Marítimo**. 3ª Edição atualizada, revisada e ampliada. Rio de Janeiro: Renovar, 2014, p. 374.

<sup>231</sup> KEEDI, Samir. **Transportes, Utilização e Seguros Internacionais de Carga**: prática e exercícios. 5ª edição. São Paulo: Aduaneiras, 2011, p. 26.

<sup>232</sup> GIBERTONI, Carla Adriana Comitê. **Teoria e Prática do Direito Marítimo**. 3ª Edição atualizada, revisada e ampliada. Rio de Janeiro: Renovar, 2014, p. 372.

vantagens ao transportador, não se mostrando um negócio jurídico benéfico a este quando poderia arcar com a responsabilidade de forma plena e sem os custos securitários.

Dentre as empresas de seguro internacionais e marítimos, destaca-se a Lloyd's Register, "fornecedor internacional líder em serviços de classificação, conformidade e consultoria para os setores marítimo e off-shore"<sup>233</sup>.

Considerada a mais antiga sociedade classificadora em atividade, a Lloyd's Register foi fundada em 1688, na Inglaterra, com o objetivo inicial de classificar o risco oferecido por cada navio, de acordo com o seu projeto e a sua construção (limitando-se, contudo, à análise dos riscos referentes a possíveis danos materiais)<sup>234</sup>. Atualmente, a Lloyd's Register classifica cerca de 20% da frota mundial (mais de 104 milhões de toneladas brutas)<sup>235</sup>.

Conforme salientado no tópico anterior, a própria Lloyd's Register reconhece que os riscos de hoje não são os mesmos de ontem. Contudo, parece não ser de interesse das seguradoras atuais em dar cobertura ilimitada para responsabilidade civil contratual.

Nessa linha, de acordo com o que conta Gotthard Gauci, em análise à legislação marítima norte-americana<sup>236</sup>:

"Parece que nenhuma seguradora estaria disposta a dar cobertura ilimitada para responsabilidades por poluição de óleo. De fato, os Clubes de Proteção e Indenização (P&I) inserem especificamente um teto em relação às responsabilidades de poluição de óleo para terceiros; 2a esse respeito, seguro de responsabilidade por poluição pode muito bem ser considerada uma exceção. No entanto, mesmo que a limitação da responsabilidade pela poluição por óleo fosse levantada, isso não significaria que o seguro obrigatório seria afetado. Uma solução que, em certa medida, pode ser aceitável envolveria a imposição de responsabilidade estrita e ilimitada acompanhada de seguro obrigatório até para um valor específico".

Por certo, dentre os riscos que remanescem presentes e de novos desafios no transporte marítimo, navios que apresentem falhas tecnológicas e de vigilância são os mais vulneráveis a sofrerem as consequências do mundo contemporâneo. Por outro lado, quanto maior a tecnologia e segurança empregadas, tanto menor os riscos envolvidos no transporte marítimo internacional.<sup>237</sup>

---

<sup>233</sup> Segundo dados da Lloyd's Register, disponível em: <<https://www.lr.org/pt-br/quem-somos/>>. Acesso em: 20 fev 2021.

<sup>234</sup> MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo**. 3. ed. Vol. I. Barueri, São Paulo: Manole, 2008, p. 78.

<sup>235</sup> *Ibid. id.*

<sup>236</sup> GAUCI, Gotthard. Limitation of liability in maritime law: an anachronism? **Marine Policy**, Vol. 19, Issue 1, January 1995, p. 66.

<sup>237</sup> Neste sentido, v.g.: BRALLIAR, Rachel B. Protecting U.S Ports with Layered Security Measures for container ships. **Military Law Review**, Volume 185, Fall 2005, p. 43-68.

Por isso mesmo, conforme visto no histórico da limitação da responsabilidade, parece não caber mais, na atualidade, a aplicação do entendimento vetusto no sentido de se prestigiar interpretações favoráveis à aplicação de uma norma limitadora ou mesmo de validade das cláusulas de irresponsabilidade.

Ora, o desenvolvimento tecnológico exige novas formas de raciocínio e interpretação das normas por parte do Direito e não se pode deixar de notar que as mudanças ocasionadas nos transportes marítimos também conduzem a diversas formas de se fazer evoluir o Direito e de se repensar como a sociedade internacional vem aplicando a ideia de limitação da responsabilidade civil contratual.

A aplicação de desenvolvimento tecnológico e de cooperação com os demais membros da sociedade internacional também traz poder aos Estados e proporciona desenvolvimento no meio interno e crescimento na balança comercial.

Por outro lado, ainda que se possa falar em diminuição dos riscos e no reconhecimento de que a *lex mercatoria* (ou nova *lex mercatoria*), no sentido de limitar a responsabilidade, seria derivada de uma necessidade histórica de proteção dos navios e da indústria naval<sup>238</sup>, ao Brasil faz-se mais que urgente a necessidade de aplicação do desenvolvimento tecnológico aos navios e aos agentes que realizam o transporte internacional de mercadorias.

Nesta via, não custa observar que o Brasil atualmente passa por dificuldades econômicas e, conforme já vislumbrado, grande parte dos dados positivos da economia brasileira e sua balança comercial devem-se aos excelentes resultados conseguidos com as exportações de produtos.

E assim como o comércio internacional e o desenvolvimento tecnológico modifica a realidade do transporte marítimo, a conjuntura de uma balança econômica brasileira com ganhos é frágil e pode mudar rapidamente, trazendo cenários indesejados, dentre os quais ficar o país impossibilitado de aumentar suas exportações por conta de falta de infraestrutura e pouca competitividade em relação aos demais *players* internacionais.<sup>239</sup>

Essa falta de infraestrutura pode englobar a falta de boas estradas, ferrovias e hidrovias para o escoamento dos produtos, a falta de portos eficientes e bem equipados e,

---

<sup>238</sup> GAUCI, Gotthard. Limitation of liability in maritime law: an anachronism? **Marine Policy**, Vol. 19, Issue 1, January 1995.

<sup>239</sup> No ponto, é certo que o meio globalizatório aumenta a competitividade entre os participantes da sociedade internacional. Contudo, em relação ao Brasil, segundo o Anuário de Competitividade Mundial (World Competitiveness Yearbook – WCY), referente ao ano de 2020, dentre 63 países investigados o Brasil ocupa a 56ª posição, o que aumenta ainda mais a necessidade de buscar formas de viabilização jurídica pelo incremento da participação brasileira no comércio internacional. *In*: IMD. **World Competitiveness Yearbook 2020** – WCY. Disponível em: <<https://worldcompetitiveness.imd.org/rankings/WCY>>. Acesso em: 10 jan 2021.

principalmente, a falta de correta regulamentação e legislação atualizada em determinadas áreas.

Nesse diapasão, não se pode imaginar que uma das grandes economias do mundo<sup>240</sup> e um grande exportador como é o Brasil não tenha interesses na necessidade de revisão da limitação da responsabilidade civil contratual do transportador marítimo e, conseqüentemente, no barateamento e maior facilitação para contratação de um seguro marítimo internacional.

Por isso mesmo, é de essencial importância que o Brasil, na sua condição reconhecida de *global player*, realize esforços no sentido de produzir práticas e garantir um ordenamento jurídico interno que possa se adequar à realidade das relações comerciais internacionais atualmente vivenciadas.

#### 4.3.3 Da Existência de Argumentos Jurídicos e Econômicos em Favor da Limitação

A responsabilidade do proprietário ou armador de um navio marítimo em caso de danos à carga ou às pessoas devido à colisão ou outros acidentes e riscos não é ilimitada, conforme determinado pela *lex mercatoria* e correlatas convenções internacionais ainda vigentes.

Conforme visto, a tese da limitação da responsabilidade civil contratual, com sustentáculo nos perigos do mar, perdurou ao longo do tempo e resta incorporada nas normas internacionais até os dias atuais.

Mas se os riscos decorrentes da atividade do mar são substancialmente diferentes dos riscos da atividade marítima havidas no início do desenvolvimento do comércio internacional, o que explicaria, em termos jurídicos, a manutenção da limitação na atualidade? Quais os argumentos jurídicos e econômicos suscitados à situação da responsabilidade civil contratual?

A doutrina e a jurisprudência podem auxiliar na aferição de tais respostas, a serem vislumbradas em conjunto com os dados fáticos já apresentados a respeito dos riscos da atividade marítima.

De início, a questão central dos riscos do mar, como local repleto de perigos e com leviatãs<sup>241</sup> prestes a engolir todos os aventureiros que ousem enfrentá-los, é atrelada a

---

<sup>240</sup> O Brasil, no ano de 2019, chegou a ocupar o 10º lugar dentre as maiores economias do mundo, de acordo com dados do Fundo Monetário Internacional (FMI) e o *World Economic Outlook Database*. Ainda, o Brasil faz parte do G20, fórum internacional que reúne as principais economias do mundo e cujos membros respondem por mais de 80% do PIB mundial, 75% do comércio global e 60% da população do planeta.

<sup>241</sup> A título de curiosidade, relacionando a atividade marítima à própria figura do Estado, enquanto espaços de poder, no famoso livro “Leviatã”, de Thomas Hobbes, que retratou o que o filósofo entendia por Estado, o termo “leviatã”, de origem Hebraica e presente na mitologia fenícia, nada mais é que

diversos outros argumentos (jurídicos ou econômicos) a serem aferidos em conjunto para fins de demonstrar que é possível ter outras abordagens à atividade marítima mercantil.

Nesta linha, já se analisou aqui que os riscos de hoje não são os mesmos de antes, tendo as frotas mercantis evoluído graças às tecnologias e necessidade de rápida atualização face a tempos de exacerbada globalização.

Na mesma toada dos argumentos dos riscos do mar, tem-se os argumentos, pela limitação da responsabilidade, referentes à necessidade de incentivos para atividade marítima.

Segundo já foi explanado, a história da atividade marítima atribui ganhos aos Estados e à classe burguesa em ascensão por meio de incentivos necessários que se fizeram para que navios pudessem realizar empreitadas diversas.

Neste ponto, se fosse possível ilustrar a necessidade de se cunhar uma teoria da limitação da responsabilidade internacional, cumprir-se-ia situar o leitor em Roterdã, na Holanda/Europa: se antes área pantanosa e sem maiores movimentações, hoje o local é polo comercial vivo da atividade marítima e local de negociação de tratados internacionais diversos, o que se fez possível graças aos incentivos financeiros empregados para exploração marítima no comércio internacional<sup>242</sup>.

Não obstante, conforme ressalva o doutrinador inglês Gotthard Gauci, apesar da limitação da responsabilidade perdurar enquanto conceito difundido no meio marítimo, a limitação da responsabilidade civil não se cuida de atributo exclusivo do armador, assim como é aplicável ao transporte aéreo e ao ferroviário<sup>243</sup>. O foco aqui, contudo, é no tocante ao transporte marítimo<sup>244</sup>.

O limite indenizatório viria, portanto, a compensar um regime de responsabilidade mais rigoroso que recairia sobre o transportador, visando garantir e dar condições econômicas para a viabilidade do negócio e para não desencorajar os riscos naturais e as dificuldades técnicas a que o transporte está sujeito. <sup>245</sup>

---

monstro consistente em um peixe feroz de grandes proporções. No livro de Hobbes, o peixe feroz, o “leviatã” seria alegoria ao Estado, que assim como o monstro, seria impiedoso com todos e que deve impor o respeito e obediência. Vide a obra clássica do filósofo: HOBBS, Thomas. **O Leviatã**: ou a matéria, forma e poder de uma república eclesiástica e civil. São Paulo: Martins Fontes, 2003.

<sup>242</sup> Conforme já comentado, vide os estudos de Yuval Harari, sobre a História da Humanidade e do crescimento europeu e holandês, citado no tópico da presente obra “A Limitação da Indenização”.

<sup>243</sup> GAUCI, Gotthard. Limitation of liability in maritime law: an anachronism? **Marine Policy**, Vol. 19, Issue 1, January 1995, p. 67, trad. Livre.

<sup>244</sup> No ponto, nota ainda Gotthard Gauci que o transporte marítimo não é mais perigoso do que o transporte aéreo ou de outras vias modais, chegando a cogitar que a abolição da limitação da responsabilidade pode, inclusive, ser mais favorável à segurança no mar. *In: Ibid., idem*, trad. Livre.

<sup>245</sup> RODRIGUES, Alessandro Carlo Meliso. O contrato de transporte marítimo de mercadorias e o regime especial exonerativo e limitativo da responsabilidade civil do transportador no ordenamento jurídico português. **Revista Jurídica Luso-Brasileira**, v. 01, p. 265-382, 2015, p. 354.

No caso do ordenamento jurídico brasileiro, é de se repisar que a responsabilidade civil do transportador guia-se pela presunção *juris tantum* da culpa do armador, ou seja, trata-se de responsabilidade objetiva, na qual o transportador só se eximiria totalmente da indenização nas situações de comprovado caso fortuito, força maior ou vício de origem.

Conforme visto, na prática, ao armador é de difícil comprovação as situações de caso fortuito ou de força maior, dado que dependem da demonstração de pressupostos essenciais como a imprevisibilidade, a inesperabilidade e irresistibilidade. Não bastaria o mero argumento de que o mar proporciona riscos irremediáveis.

Contudo, a limitação da responsabilidade objetiva parece ser certa sob os argumentos do risco do mar enquanto situação desfavorável que poderia normalmente ocorrer em qualquer trajeto.

Por isso mesmo, é possível dizer que o argumento da necessidade de incentivos financeiros, via limitação da responsabilidade jurídica, não se cuida, *a priori*, como uma tese jurídica, parecendo mais conversar com fundamentos econômicos no sentido de fortalecer a competitividade internacional das frotas mercantes nacionais.

Conforme já reconhece a doutrina, no sentido de o argumento da necessidade de incentivos da atividade marítima pela via da limitação da responsabilidade civil ter cunho econômico, uma vez que se trata de limitação econômica que invoca um montante máximo a ser indenizado em favor de credor lesado.<sup>246</sup>

Tal argumentação econômica, apesar de calcada não apenas na legislação brasileira, mas como também nas principais convenções internacionais que regem o assunto, não parecem mais condizer em tempos hodiernos.

Na atualidade, a competição pelos mercados internacionais é fator que não passa mais despercebido, encontrando regramento minucioso por diversos regimes jurídicos internacionais<sup>247</sup>.

E ainda: conforme visto no tocante aos dados fáticos relacionados aos riscos vivenciados na atividade marítima, verificou-se que os armadores estão cada vez mais preparados e equipados, fatores tais que certamente não são atribuídos exclusivamente aos incentivos econômicos oriundos da limitação da responsabilização contratual.

Além disso, novamente há de se salientar que os custos da atividade marítima já não são mais os mesmos de antes, o que faz com que o argumento da limitação da responsabilidade contratual baseado na ideia de altos custos oriundos dos perigos do mar seja alvo de discussões. De acordo com Martin Stopford, em análise dos custos do transporte marítimo<sup>248</sup>:

---

<sup>246</sup> *Ibid.*, *idem*.

<sup>247</sup> Exemplo maior, neste sentido, é a Organização Mundial do Comércio (OMC).

<sup>248</sup> STOPFORD, Martin. **Economia marítima**. São Paulo: Blucher, 2017, p. 107.

“Uma das contribuições do transporte marítimo para a revolução do comércio global foi tornar o transporte por mar tão barato que o custo do frete não era uma questão importante na decisão do local onde adquirir ou vender os produtos. Em 2004, o valor do comércio mundial importado foi de US\$ 9,2 trilhões e o custo do frete foi de US\$ 270 bilhões, representando somente 3,6% do valor total do comércio mundial.<sup>17</sup> Uma vez que essas estatísticas incluem tanto as cargas a granel como as cargas gerais e, geralmente, incluíam a distribuição interna, é provável que exagerem a proporção do frete marítimo no custo total.

Na realidade, o transporte do carvão e do petróleo custou um pouco mais durante a década de 1990 do que cinquenta anos antes, como pode ser observado na Figura 2.5, que apresenta os custos diários do frete. Em 1950 custava cerca de US\$ 8 transportar carvão da costa leste da América do Norte para o Japão. Em 2006, custava US\$ 32. Pelo caminho ocorreram nove ciclos de mercado, que atingiram o seu auge em 1952, 1956, 1970, 1974, 1980, 1989, 1995, 2000 e 2004, mas a média do custo do transporte foi de US\$ 13,3 por tonelada. O ano mais barato para o transporte de carvão foi 1972, quando o custo do transporte foi de US\$ 4,50 por tonelada, enquanto o mais dispendioso foi 2004, quando o custo de transporte foi de US\$ 44,80 por tonelada. O comércio do petróleo apresenta a mesma tendência em longo prazo, com os custos de transporte flutuando entre US\$ 0,50 e US\$ 1 por barril. O custo de transporte mais elevado ocorreu durante o crescimento rápido de 2004, quando chegou até os US\$ 3,37 por barril. Em quatro anos, 1949, 1961, 1977 e 1994, o custo caiu para US\$ 0,50 por barril e, em 2002, diminuiu para US\$ 0,80 por barril, antes de aumentar para US\$ 2,20 por barril em 2006”.

Ainda, segundo observa Gotthard Gauci, outro argumento para a manutenção da limitação de responsabilidade é que seria muito difícil obter qualquer cobertura de seguro em relação a sinistros que não fossem protegidos pela limitação de responsabilidade.<sup>249</sup>

Tal argumentação teria por base, de acordo com o doutrinador, na ideia geral do princípio da limitação da responsabilidade que guia o setor de seguros, na referência a casos em que a lei impõe seguro obrigatório e, ainda, na prática em regimes legislativos de poluição.

250

Com efeito, em um primeiro momento este argumento parece fazer sentido, uma vez que o armador, com os seguros obrigatórios, restaria protegido pela via de seguro obrigatório, ao passo que a seguradora também poderia exercer sua atividade de forma proporcional e mediante cobrança de altos custos para apólice.

---

<sup>249</sup> GAUCI, Gotthard. Limitation of liability in maritime law: an anachronism? **Marine Policy**, Vol. 19, Issue 1, January 1995, p. 66, trad. Livre.

<sup>250</sup> *Ibid.*, *idem*.

Contudo, o que se vê, na prática, é que as partes passam a valer-se da limitação da responsabilidade marítima contratual para não arcar com todas as consequências do risco – risco este que notadamente vem diminuindo ao longo do tempo.

Além disso, a questão da dificuldade de contratação de um seguro marítimo, conforme já salientado, perpassa pela própria necessidade de alto pagamento da apólice e da limitação da responsabilidade, em um movimento tautológico, no qual um argumento parece estar entrelaçado ao outro.

Outro argumento utilizado refere-se ao valor dos bens, no sentido de que o armador estaria sempre levando mercadorias valiosas, cuja possibilidade de perda poderia acarretar prejuízos irremediáveis ao armador, que passaria a ter uma condição de vítima do evento danoso.

Tal argumento, portanto, é baseado na ideia de “bolso profundo”, de que o “armador está particularmente exposto por possuir ou controlar um bem altamente visível e valioso, que é notoriamente fácil de prender” e no qual o armador e seu navio seriam vistos como um alvo solvente prontamente disponível.<sup>251</sup>

Por outro lado, ainda no tocante ao argumento de bens valiosos e da figura do armador como “presa fácil” para indenizações em montantes exorbitantes, há de se considerar que a realização da atividade de armador já demanda deste considerável aporte financeiro, de modo que não se pode falar de antemão que o armador seria a parte mais vulnerável, em termos econômicos, nas relações contratuais envolvendo transporte marítimo.

A atividade de armador já é, em si, custosa e exige grande aporte financeiro das empresas que laboram com o comércio exterior, assim como o responsável pelo transporte marítimo, em si, não se confunde necessariamente com os trabalhadores envolvidos<sup>252</sup>.

Na prática comercial internacional, neste sentido, verifica-se que as empresas de transporte marítima possuem plenas condições e conhecimento jurídico do negócio entabulado, de modo que sabem se proteger do melhor modo possível.

---

<sup>251</sup> GAUCI, Gotthard. Limitation of liability in maritime law: an anachronism? **Marine Policy**, Vol. 19, Issue 1, January 1995, p. 68, trad. livre.

<sup>252</sup> Inclusive, em relação às frotas pertencentes a grandes pessoas jurídicas, vale constar, apenas a título ilustrativo de que tais empresas são muito bem preparadas, que muitas são registradas fora do país do armador ou da empresa, seguindo, por consequência, a lei do pavilhão (lei da bandeira) enquanto resolução de lei aplicável em conflitos de Direito Internacional Privado que envolvam relações de trabalho, o que parece ser vantajoso às empresas, em redução de direitos trabalhistas. Trata-se, pois, de fenômeno reconhecido pela doutrina como “pavilhão de conveniência” ou, ainda, “pavilhão de favor”, no qual o país de matrícula do navio não guarda qualquer relação com o armador ou proprietário, cuidando-se, pois, de tema altamente controvertido e alvo de discussões, as quais, entretanto, não serão aqui destrinchadas em razão do tempo e do próprio objetivo da pesquisa. Para saber mais sobre o fenômeno do “pavilhão de conveniência” / “pavilhão e favor” e sua problemática envolvida em torno dos direitos fundamentais de trabalhadores, confira: WISWALL JR, Frank L. “Flags of Convenience”. In: LOVETT, William A. **United States Shipping Policies and the World Market**. Westport: Quorum Books, 1996.

Inclusive, Gothard Gauci menciona, em relação aos Estados Unidos e Reino Unido, que vários casos sustentaram que, no caso de uma empresa ou corporação, a falha real ou privilégio por parte do *alter ego* da empresa, ou seja, o cérebro controlador, seria suficiente para evitar que um armador limite a responsabilidade.<sup>253</sup>

Ademais, na prática comercial internacional verifica-se que os sinistros e danos não são de grande monta, encontrando-se sobretudo relacionados a faltas ou avarias grossas.<sup>254</sup>

No ponto, a maior companhia de transporte marítimo do mundo cuida-se da empresa dinamarquesa AP Moller-Maersk (denominada comumente de “Maersk”), responsável por cerca de 20% dos bens de consumo transoceânico.<sup>255</sup> De acordo com o Relatório Anual da Maersk, de 2019, anota a companhia sobre os riscos dos negócios pactuados<sup>256</sup>:

### **Processo de gerenciamento de risco**

A cada ano, a Equipe de Liderança Executiva decide os principais riscos para o plano de negócios. Em preparação para a discussão na Equipe de Liderança Executiva uma avaliação de risco abrangente ocorre.

A Equipe de Liderança Executiva indica um membro da Equipe de Liderança Executiva para cada risco-chave para supervisionar a gestão de o risco, incluindo a preparação e execução de planos de ação de mitigação. Uma vez que os planos para a gestão dos riscos são finalizados, o membro apresenta e discute tais planos com a Equipe de Liderança Executiva e Comitê de Auditoria em sessões designadas de mergulho profundo.

A função de gerenciamento de risco monitora o status de cada risco-chave, incluindo o progresso e efeito dos planos de ação de mitigação e resume a situação em relatórios trimestrais para a Equipe de Liderança Executiva. Onde o progresso das ações de mitigação está atrasado, ou onde as ações de mitigação não estão alcançando o efeito eles foram projetados para ter, o relatório irá destacar isso, para que a ação corretiva possa ser tomada.

A última avaliação de risco foi realizada em 2019. Identificou 10 riscos principais que podem ter um impacto significativo no plano de negócios, incluindo ganhos, posição financeira e realizações de outros objetivos estratégicos. Também identificou principais riscos emergentes que vão além do negócio período de planejamento e são ameaças aos negócios condutores de valor.

<sup>253</sup> GAUCI, Gotthard. Limitation of liability in maritime law: an anachronism? **Marine Policy**, Vol. 19, Issue 1, January 1995, p. 73, trad. livre.

<sup>254</sup> CREMONEZE, Paulo Henrique. **Prática de Direito Marítimo**. O Contrato de Transporte Marítimo e a Responsabilidade Civil do Transportador. 2ª Edição. Revisada, Atualizada e Ampliada. São Paulo: Quartier Latin, 2012.

<sup>255</sup> LUXFORD, Clem; LARSEN, Thomas; MORTENSEN, Finn. **The Danish shipping magnate: Mærsk Mc-Kinney Møller - a personal portrait in interviews**. Copenhagen: Gyldendal Business, 2011.

<sup>256</sup> A.P. MOLLER - MAERSK A.P. MOLLER. **Maersk Annual Report 2019**. Maersk, 2019. Disponível em: <<https://ml-eu.globenewswire.com/Resource/Download/35da68a1-f018-4dc3-85f9-95994bc5dc6b>>. Acesso em: 07 fev 2021.

E, inclusive, considerando o ano de 2020 e o advento da pandemia mundial decorrente do coronavírus (COVID-19), tem-se que a Maersk não deixou de lucrar, passando a aumentar o preço de transporte e de frete recordes, totalizando mais de US\$ 2,7 bilhões em lucros nos últimos três meses de 2020.<sup>257</sup>

Conforme se nota, as empresas que lidam com o transporte marítimo (e, por vezes, com o frete também) estão cada vez mais preparadas para situações diversas e cenários nos quais haja a imputação de responsabilização civil contratual, não se podendo aferir em uma vulnerabilidade, muito pelo contrário.

Por isso mesmo, na conjuntura marítima comercial mundial, parece não ser mais plenamente cabível o argumento no sentido de que o armador seria “presa fácil” ou “bolso profundo” para ganhos financeiros.

Conforme também conclui Gottard Gauci<sup>258</sup>:

Embora tal incentivo possa ter sido necessário nos primeiros dias da remessa, não é mais hoje. O investimento em transporte marítimo pode ser considerado amplo o suficiente para não exigir nenhum estimulante discriminatório. Um estatuto de limitação também pode produzir resultados grotescos, como no caso do Torrey Canyon, onde o limite máximo era de US \$ 50 como valor recuperado, ou seja, o valor de um barco salva-vidas. Além disso, o uso amplamente difundido de seguro e, particularmente, seguro de terceiros reduz consideravelmente qualquer risco possível.  
(...)

E, ainda, anota o doutrinador<sup>259</sup>:

Embora o ativo possa ser *prima facie* substancial, é possível, e em certos casos provável, que uma vítima de um incidente marítimo pode ser apenas um de uma lista de requerentes substanciais com reclamações contra a embarcação possivelmente superior à da referida vítima. Além disso, o armador invariavelmente terá protegido seus interesses pessoais através de uma estrutura corporativa altamente complexa e eficaz, como no caso do Torrey Canyon.

Ademais, é preciso recordar, na mesma senda, que na atualidade há navios porta-contenedores com capacidade para transportar mais de 20.000 (vinte mil) TEU, possuindo,

---

<sup>257</sup> A.P. MOLLER - MAERSK A.P. MOLLER. **Full year 2020 investor and analyst presentation**. 2020. Disponível em: <<https://investor.maersk.com/static-files/6148b927-813a-4b95-8f78-466b7b91b1e5>>. Acesso em: 13 mar 2021.

<sup>258</sup> GAUCI, Gotthard. Limitation of liability in maritime law: an anachronism? **Marine Policy**, Vol. 19, Issue 1, January 1995, p. 66, trad. Livre.

<sup>259</sup> *Ibidem*, p. 69, trad. livre.

mais ou menos, capacidade para o atendimento de aproximadamente 10.000 (dez mil) clientes por trajeto.<sup>260</sup>

Ao seu turno, em relação às transportadoras marítimas brasileiras, verifica-se que as empresas contam com capitais tecnológicos, financeiros e de conhecimento suficientes para arcarem com os negócios nos quais se encontram envolvidos, assim como possuem conhecimentos suficientes para proteção nos casos de responsabilização civil contratual.

Assim, por exemplo, destacam-se como companhias de navegação grandes nomes brasileiros, tais como a Petrobras Transporte S.A. (Transpetro), Vale do Rio Doce Navegação S.A. (Docenave), Grupo Libra, Companhia de Navegação Norsul, etc.<sup>261</sup>

Tais pessoas jurídicas, por certo, já possuem o incentivo estatal necessário para realização das atividades comerciais no exterior, tratando-se a limitação da responsabilidade civil contratual uma via protecionista de aplicação histórica.

Para Osvaldo Agripino de Castro Junior, ainda, “o Brasil não possui empresas de navegação marítima no transporte marítimo internacional de mercadorias e regulação setorial eficaz pela ANTAQ, mas tão somente usuários dos serviços de transporte marítimo”.<sup>262</sup>

Por via de consequência, o afastamento do princípio da *restitutio in integrum* da indenização oriunda de responsabilidade civil do armador deveria, quiçá, sofrer questionamentos não apenas em relação ao Brasil, mas como também na prática mundial.

É o que conclui também Gotthard Gauci, segundo o qual, na análise das teses levantadas, a limitação de responsabilidade do armador mais parece ser “uma tentativa injustamente discriminatória de subsidiar a indústria naval em detrimento de outros interesses”<sup>263</sup>.

Ou seja: na atualidade, a manutenção da argumentação da limitação da responsabilidade civil contratual do transportador marítimo não parece se dar a interesses comuns, mas sim a beneficiar apenas os próprios transportadores e *shipowners*.

---

<sup>260</sup> É o caso, por exemplo, do navio da companhia taiwanesa Evergreen, que inaugurou em 2019 o navio “Ever Glory”, sob a bandeira da Libéria, em trajeto à Roterdã – Holanda, com capacidade para mais de 20000 TEU e calado atual de 15,7 metros. Seu comprimento total (LOA) é de 399,98 metros e sua largura de 58,96 metros. Confira em: MARINE TRAFFIC. **Ever Glory**, Container ShipIMO: 9786839. Disponível em:

<[https://www.marinetraffic.com/pt/ais/details/ships/shipid:5859019/mmsi:636019234/imo:9786839/vesel:EVER\\_GLORY](https://www.marinetraffic.com/pt/ais/details/ships/shipid:5859019/mmsi:636019234/imo:9786839/vesel:EVER_GLORY)>. Acesso em: 02 fev 2021.

<sup>261</sup> NETO, Ricardo Ferreira. **Análise do Transporte de Carga Marítimo Brasileiro de Longo Curso com Relação à Participação e a Perda de Espaço no Cenário Mundial**. Dissertação. Mestrado em Engenharia de Transportes - Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2010.

<sup>262</sup> CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de. Direito Marítimo, Constituição e Ordem Pública. In: Frederico Eduardo Zenedin Glitz. (Org.). **Questões de Direito Internacional: Pessoa, comércio e procedimento**. 1ed.Curitiba: JML Bookstore, v. 1, p. 84-105, 2017, p. 88.

<sup>263</sup> GAUCI, Gotthard. Limitation of liability in maritime law: an anachronism? **Marine Policy**, Vol. 19, Issue 1, January 1995, p. 66, trad. livre.

É o que também entende, por exemplo, o doutrinador brasileiro Paulo Henrique Cremonese, para o qual a limitação da responsabilidade civil do transportador marítimo apenas restaria possibilitada em casos excepcionalíssimos, não devendo valer como regra geral a toda e qualquer situação de risco e de sinistro.<sup>264</sup>

Na mesma toada, outro argumento suscitado refere-se à suposta complexidade de separar a propriedade e as responsabilidades por várias cargas e danos em uma viagem que pode envolver uma infinidade de partes diferentes em muitos países. Ou seja: haveria uma dificuldade em separar o montante devido a cada parte, fazendo-se muito mais simples a limitação padronizada da indenização devida.

Conforme visto, as empresas que atuam com o transporte marítimo conseguem pormenorizar cargas e clientes por viagem, não sendo crível aceitar tal argumento como um fundamento jurídico.

Ademais, é papel do Direito Internacional Privado, como conjunto de normas de sobredireito<sup>265</sup>, trazer soluções à problemáticas e lides que envolvam variados países. A transnacionalidade e os elementos da estraneidade são parte cotidiana desse ramo jurídico.

Por fim, e sem dúvida o argumento de maior complexidade jurídica, os defensores da limitação da responsabilidade contratual do transportador marítimo pregam que esta conduz à uniformidade do direito marítimo em todo o mundo. Assim, a limitação da responsabilidade civil do transportador marítimo seria fonte de direito internacional aplicável ao mundo todo.

Com efeito, as principais normas internacionais que cuidam do tema, como as Regras de Haia-Visby, Hamburgo e Roterdã, possuem como fundamento, em si, a necessidade de uniformização internacional.

Segundo consta do preâmbulo do advento das Regras de Roterdã, a mais atual convenção sobre o transporte marítimo (no todo ou, ainda, somente em parte do percurso) e sobre a limitação da responsabilidade civil, vale ressaltar o propósito de uniformização<sup>266</sup>:

*A Assembleia Geral,*  
*Recordando sua resolução 2205 (XXI) de 17 de dezembro de 1966,*  
*pela qual estabeleceu a Comissão das Nações Unidas sobre Direito*  
*Comercial Internacional com um mandato para **promover a***

<sup>264</sup> CREMONEZE, Paulo Henrique. **Prática de Direito Marítimo**. O Contrato de Transporte Marítimo e a Responsabilidade Civil do Transportador. 2ª Edição. Revisada, Atualizada e Ampliada. São Paulo: Quartier Latin, 2012.

<sup>265</sup> DOLINGER, Jacob. **Direito Internacional Privado** – Parte Geral. 8. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2005, p. 432.

<sup>266</sup> UNITED NATIONS COMMISSION ON INTERNATIONAL TRADE LAW (UNCITRAL). **United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea**. UNITED NATIONS PUBLICATION Sales No. E.09.V.9. June, 2014, trad. livre. Disponível em: <<https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/rotterdam-rules-e.pdf>>. Acesso em: 20 fev 2020.

**harmonização e unificação progressiva da lei de comércio internacional e, nesse sentido, ter em mente os interesses de todos os povos, em particular os de países em desenvolvimento, no amplo desenvolvimento de comércio internacional,**

*Preocupado* que o atual regime jurídico que rege o transporte internacional de mercadorias por via marítima **carece de uniformidade** e não leva em conta de forma adequada práticas modernas de transporte, incluindo containerização, transporte porta a porta contratos e o uso de documentos eletrônicos de transporte,

*Observando* que o desenvolvimento do comércio internacional com base na igualdade e no benefício mútuo é um elemento importante na promoção de relações amigáveis entre os estados,

*Convencidos* de que **a adoção de regras uniformes para modernizar e harmonizar**

**as regras que regem o transporte internacional de mercadorias envolvendo um trecho marítimo aumentaria a segurança jurídica, melhoraria a eficiência e a previsibilidade comercial no transporte internacional de mercadorias e reduziria os obstáculos jurídicos ao fluxo do comércio internacional entre todos os Estados,**

*Acreditando* que a **adoção de regras uniformes para reger os contratos internacionais de transporte total ou parcial por mar promoverá a segurança jurídica, vai melhorar a eficiência do transporte internacional de mercadorias e facilitará novos acessos e oportunidades para partes e mercados antes remotos, desempenhando assim um papel fundamental na promoção do comércio e do desenvolvimento econômico, tanto no mercado interno e internacionalmente,**

*Observando* que os remetentes e transportadores não têm o benefício de uma ligação e regime universal equilibrado para apoiar a operação de contratos de transporte envolvendo vários modais,

*Lembrando* que, em suas trigésima quarta e trigésima quinta sessões, em 2001 e em 2002, a Comissão decidiu preparar um instrumento legislativo internacional que rege as operações de transporte porta a porta que envolvem um trecho marítimo,

*Reconhecendo* que todos os Estados e organizações internacionais interessadas foram convidados a participar da preparação do projeto de Convenção sobre Contratos para o Transporte Internacional de Mercadorias Total ou Parcialmente por Mar e na quadragésima primeira sessão da Comissão, seja como membros ou como observadores, com oportunidade de falar e fazer propostas,

*Observando* com satisfação que o texto do projeto de Convenção foi distribuído para comentários a todos os Estados Membros das Nações Unidas e organizações intergovernamentais convidados a participar das reuniões da Comissão como observadores, e que os comentários recebidos foram apresentados à Comissão na sua quadragésima primeira sessão,

*Tomando nota* com satisfação da decisão da Comissão em sua quadragésima primeira sessão para submeter o projeto de Convenção à Assembleia Geral para sua consideração,

*Tomando nota* do projeto de Convenção aprovado pela Comissão, *Expressando* seu apreço ao Governo dos Países Baixos por seu oferecimento para sediar uma cerimônia de assinatura da Convenção em Rotterdam,

1. *Elogia* a Comissão das Nações Unidas sobre Comércio Internacional (UNCITRAL) para a preparação do projeto de Convenção sobre Contratos para o Internacional Transporte de mercadorias total ou parcialmente por via marítima;
2. *Adota* a Convenção das Nações Unidas sobre Contratos para o Transporte Internacional de Mercadorias Total ou Parcialmente por Mar, contida no anexo da presente Resolução;
3. *Autoriza* cerimônia de abertura para assinatura a ser realizada no dia 23 de Setembro de 2009 em Roterdã, Holanda, e recomenda que as regras incorporadas na Convenção sejam conhecidas como “Regras de Roterdã”;
4. *Convida* todos os Estados a considerarem se tornar parte do Convenção.

A uniformidade e harmonização das variadas regras presentes do comércio internacional, à primeira vista, parece trazer respostas favoráveis aos juristas e atuantes do comércio internacional. Contudo, não se trata de um fim em si mesmo, sendo complexo processo que conta com pontos nem sempre positivos a todos os atores internacionais.

Longe de adentrar na complexa análise da uniformização e harmonização das normas do comércio internacional e do direito marítimo, cumpre reconhecer que, por vezes, o discurso da uniformização e da harmonização nem sempre será interessante aos Estados, sobretudo quando mostram-se vias de neocolonização ou quando visam eliminar um pluralismo inerente às relações internacionais.

Nesta perspectiva, coloca o doutrinador indiano Bhupinder Chimni<sup>267</sup> que a fragmentação do Direito Internacional é, normalmente, tida e ressaltada como um ponto de fragilidade, quando, em realidade, é algo inerente ao meio internacional. Afirma, ainda, que aos países de “terceiro mundo” a unidade nem sempre trará respostas ao seu bem-estar, perpetuando aquilo que já é posto no campo internacional. Nas palavras do doutrinador, em análise aos desafios do Direito Internacional:<sup>268</sup>

### **Fragmentação versus Unidade**

Uma forma importante com que o futuro do direito internacional está sendo debatido na literatura do direito internacional é se a fragmentação em curso do direito internacional é uma ameaça às suas virtudes percebidas de unificar a humanidade para alcançar a ordem e a justiça. O corpo fragmentado do direito internacional é visto por muitos como um obstáculo para a promoção de um mundo justo e pacífico. As contradições inevitáveis, nas quais um direito

<sup>267</sup> O doutrinador é um dos expoentes da denominada “TWAILS” ou “Third World Approaches to International Law” (Visões do Terceiro Mundo sobre o Direito Internacional). Apesar do presente trabalho não se perfilhar à presente doutrina das TWAILS, é importante considerar a crítica feita no tocante à uniformização do direito marítimo, para fins de apresentar outras visões para compreensão do problema posto (no caso: limitação da responsabilidade civil do transportador marítimo).

<sup>268</sup> CHIMNI, B. S. The past, present and future of international law: a critical third world approach. **Melbourne journal of international law**. Vol. 8, n. 2, p. 499-515, 2007. Trad. Livre.

internacional fragmentado pode vir a ser atolado, podem representar obstáculos intransponíveis. Assim, por exemplo, o direito do comércio internacional deve promover a livre circulação de bens e serviços ou a proteção do meio ambiente? Por outro lado, o lamento da falta de integridade do direito internacional contemporâneo é visto por alguns como a ansiedade dos advogados internacionais tradicionais, que não conseguem chegar a um acordo com um mundo que mudou dramaticamente. A fragmentação, nesta visão, simplesmente tem que ser vivida e as reformas buscadas em espaços funcionais separados. (...)

Do ponto de vista dos povos do terceiro mundo, a fragmentação resulta em um direito internacional alienado, produzido pela lógica separada e diferente de esferas regulatórias especializadas. Pois um ser humano é um todo complexo, um eu econômico, político e social não divisível. Consequentemente, as preocupações das pessoas comuns podem recair entre as fraturas que marcam as esferas regulatórias separadas. Assim, por exemplo, como as classes subalternas usam o direito internacional dos direitos humanos para humanizar o direito comercial internacional? Como diz Teubner: 'A fragmentação da sociedade mundial em subsistemas autônomos cria novos limites fora da sociedade entre o subsistema e o ser humano e novos limites dentro da sociedade entre os vários subsistemas'. Essas fronteiras só podem ser confundidas com uma unidade, baseada na solidariedade que compreende a alienação e a dor das vítimas do fragmentado direito internacional.

Ainda, observam os doutrinadores Jacob Dolinger e Carmen Tibúrcio que a uniformização das normas do comércio internacional possuem pontos positivos e pontos negativos. Anotam que, de qualquer modo, a globalização exige rápidas respostas e impõe novos desafios, ao passo que o processo de uniformização das normas internacionais, em si, é moroso e exige extensas negociações internacionais entre todos os participantes.<sup>269</sup>

Neste sentido, ao Brasil não se mostra interessante a manutenção da limitação da responsabilidade do transportador marítimo, não cabendo seu acolhimento sob o argumento de uniformização ou harmonização das normas internacionais do comércio, tanto assim que o Estado não aderiu (nem parece visar aderir tão cedo) a qualquer uma das principais convenções mencionadas: Regras de Haia-Visby, Hamburgo ou Roterdã.

Além disso, a manutenção da limitação da responsabilidade civil contratual do transportador marítimo pela via da uniformização e harmonização das normas jurídicas

---

<sup>269</sup> DOLINGER, Jacob; TIBURCIO, Carmem. **Direito internacional privado**. 15. ed. – Rio de Janeiro: Forense, 2020. Assim, por exemplo, os doutrinadores mencionam a Convenção das Nações Unidas sobre Contratos de Compra e Venda Internacional de Mercadorias (Convenção de Viena de 1980) e a participação do Brasil: por um lado, se antes da adesão brasileira e da internalização do tratado era motivo de críticas por parte da doutrina e dos operadores do comércio exterior, por outro lado a adesão tardia do Brasil à aludida convenção também apresenta vantagens, concernentes à existência de vastíssimo material e experiências da implementação da convenção.

culmina por perpetuar os reconhecidos interesses dos transportadores e *shipowners*, malgrado já conquistarem o poder necessário para realização da atividade marítima.

A globalização, processo de mudanças e de transformações tecnológicas e econômicas que impactam, de forma global e local, os mais diversos ramos da vida em sociedade, demanda novas soluções para a vida em exacerbada sociedade de consumo. Por isso mesmo, não adianta mais manter um entendimento histórico que já não cabe mais na sociedade internacional da atualidade.

Vale recordar, nessa perspectiva, que mais de 93% de toda mercadoria no mundo é transportada por frotas mercantes e aproximadamente 75% dos contratos referentes às mercadorias transportadas nesse comércio internacional possuem incidência das normas internacionais analisadas.

Por outro lado, é preciso frisar que a discussão da manutenção da limitação da responsabilidade do transportador marítimo não é exclusividade dos países ditos de “Terceiro Mundo”. Muito pelo contrário, os Estados Unidos já possuem mitigações esta limitação do montante a indenizar, a exemplo maior da legislação e jurisprudência norte-americana referente ao combate da poluição por óleo, que praticamente “demoliu toda a estrutura do status privilegiado dos armadores”.<sup>270</sup>

Sobre a legislação norte-americana, anota Gotthard Gauci que em 1975 foi feita uma proposta para a abolição dos limites de responsabilidade aplicáveis aos custos de limpeza, com a manutenção, contudo, do direito de limitar as reivindicações de propriedade privada. Tal política foi adotada em vários estatutos estaduais estadunidenses que tratam dos danos causados pela poluição por óleo.<sup>271</sup>

Assim, a política em relação à imposição de responsabilidade ilimitada por despesas de limpeza, danos a recursos naturais e danos a terceiros varia de um estado-membro para outro nos Estados Unidos, mas indicam tendência de abolição da ideia de limitação da responsabilidade civil do transportador marítimo.

O destaque aqui vai para o American Oil Pollution Act (OPA) de 1990, estatuto norte-americano que deu o toque de morte para a limitação marítima de responsabilidade do transportador marítimo.

No âmbito jurisprudencial, o caso “Amoco Cadiz” constituiu precedente da *common law* para privar um armador do direito de limitar a responsabilidade e que versou sobre situação, ocorrida em 16 de março de 1978, no qual o superpetroleiro Amoco Cadiz se partiu

---

<sup>270</sup> GAUCI, Gotthard. Limitation of liability in maritime law: an anachronism? **Marine Policy**, Vol. 19, Issue 1, January 1995, p. 66, trad. livre.

<sup>271</sup> *Ibid.*, p. 73, trad. livre.

em uma forte tempestade, lançando a maior parte de sua carga de 220.000 toneladas de petróleo bruto iraniano nos mares da Bretanha.<sup>272</sup>

O naufrágio resultou em um dos maiores derramamentos de óleo da história, danificando aproximadamente 180 milhas da costa em uma das regiões turísticas e pesqueiras mais importantes da França. A limpeza durou mais de seis meses e envolveu equipamentos e recursos de todo o país. O desastre teve efeitos duradouros no meio ambiente, na economia e na população da Bretanha, resultando em vários processos judiciais.

273

Em linhas gerais, no caso “Amoco Cadiz” foi considerado que o proprietário nominal do petroleiro, ou seja, o transportador, não cumpriu com o ônus de provar que era livre de privacidade e conhecimento quanto à negligência que causou quanto ao encalhe da embarcação. O proprietário nominal, assim, teria falhado no exercício do dever (não-delegável) de garantir que a embarcação estivesse em condições de navegar. Com tal fundamentação, a corporação do transporte marítimo culminou por ser responsabilizada, sem limitação, pelos reclamantes. A empresa-mãe, Standard, também foi considerada responsável sem o benefício da limitação de responsabilidade.

No Tribunal de Apelação, o entendimento manteve-se, sem a possibilidade de limitação da responsabilidade civil contratual. O caso Amoco Cadiz foi considerado simbólico no combate à poluição por derramamento de óleo na *common law*, gerando estudos vários até os dias atuais, sobretudo relacionados a questões ambientais protetivas<sup>274</sup>.

Deste modo, ao que parece, a limitação da responsabilidade civil contratual do transportador marítimo já é colocada em xeque em situações extremas, relacionadas à necessidade de proteção ambiental e poluições severas.

O sistema da *common law*, nesta medida, pode auxiliar o Brasil e demais países da *civil law* a vislumbrar os problemas jurídicos postos sobre outros vieses e outras respostas fornecidas.

Em suma: são diversos os argumentos levantados, no campo do comércio internacional, pela manutenção da limitação da responsabilidade civil do transportador marítimo.

Resta-nos, pois, anotar se, no âmbito brasileiro e no direito internacional marítimo privado ainda cabe sustentar a limitação da responsabilidade contratual, conforme é explanado no próximo tópico.

---

<sup>272</sup> UNITED STATES COURT OF APPEALS, Seventh Circuit. **Matter of Oil Spill by the Amoco Cadiz**. Date published: Jan 24, 1992.

<sup>273</sup> *Ibid.*

<sup>274</sup> Neste sentido, vide: CHEN, Jihong *et alii*. Oil spills from global tankers: Status review and future governance. **Journal of Cleaner Production**. Volume 227, 1 August 2019, Pages 20-32, 2019.

#### 4.3.4 Ainda cabe sustentar a limitação da responsabilidade civil contratual?

Da análise dos argumentos suscitados em prol da limitação da responsabilidade civil contratual do transportador marítimo, a primeira conclusão que se pode extrair é no sentido de ser possível afirmar que não cabe mais se falar em limitação como nos moldes da história do direito marítimo.

Se antes a limitação possuía uma razão de ser, atualmente não há mais razão para o cunho protecionista em torno das transportadoras marítimas e *shipowners*. Isso já é reconhecido e exposto pela doutrina internacionalista, a exemplo maior de Gotthard Gauci, em trabalho publicado em 1995 e intitulado “Limitation of liability in maritime law: an anachronism?” (Na tradução literal: “Limitação de responsabilidade no direito marítimo: um anacronismo?”), bem como por parte da doutrina brasileira, como a teoria levantada por Paulo Henrique Cremonese Pacheco, mas ainda sem pacificação qualquer.

Ou seja: a atividade marítima é realidade inexorável da qual não mais subsiste a necessidade de os Estados subsidiarem as frotas mercantis, já havendo inúmeros meios tecnológicos que fizeram possível o uso logístico das mais diversas rotas comerciais marítimas e que diminuíram consideravelmente os perigos da atividade marítima.

Ora, aproximadamente 70% do planeta terra é coberto por oceanos e mais de 93% de toda mercadoria no mundo é transportada por frotas mercantes, de modo que o comércio e o transporte marítimo foram, e ainda remanescem, como meios de sobrevivência aos Estados e *players* internacionais, restando as transportadoras marítimas e *shipowners* preparados, juridicamente e logisticamente, para os riscos da atividade exercida.

Dentre esses riscos, a maior parte não se refere aos “perigos do mar” propriamente ditos, mas sim aos perigos oriundos da atividade humana, com a maioria das perdas de mercadorias podendo ser atribuída a “erro humano” - uma ampla categoria que se estima ser responsável por 75%-96% das vítimas, conforme já vislumbrado em relatório<sup>275</sup>.

Tal dado, inclusive, é capaz de sugerir que os incentivos financeiros não devem concentrar-se na propriedade em si do navio ou nos *shipowners*, mas em melhores condições de trabalho e treinamento pessoal, pois, assim, os acidentes tendem a diminuir e por consequência os riscos também podem apresentar diminuição.

---

<sup>275</sup> ALLIANZ GLOBAL CORPORATE & SPECIALTY (AGCS). Safety and Shipping 1912-2012 - From Titanic to Costa Concordia. An insurer’s perspective from Allianz Global Corporate & Specialty. Hamburg, March, 2012, p. 6, trad. livre. Disponível em: <<https://www.agcs.allianz.com/content/dam/onemarketing/agcs/agcs/reports/AGCS-Safety-Shipping-Review-2012.pdf>>. Acesso em: 02 mar 2019.

Faz-se mister salientar que os dados apresentados dos relatórios são globais e são informações relativas à todos os tipos de contratos marítimos e acidentes, e neles se incluem as hipóteses desta tese, mas não são específicos.

Na mesma linha, a linha de argumento do armador como um “bolso profundo”, a tirar valores exorbitantes sob o manto de indenização necessária, não é fundamento suficiente.

E assim como os transportadores e *shipowners*, as seguradoras também são preparadas para situações adversas, de modo que a ideia geral do princípio da limitação da responsabilidade que rege o setor se seguros cumpre ser repensada hodiernamente.

É a ideia, por exemplo, sugerida pelo doutrinador brasileiro Paulo Henrique Cremonese Pacheco, segundo o qual o segurador, na prática, a possui forte sistema jurídico a seu favor, o que culmina por prejudicar o crescimento das frotas mercantis nacionais em detrimento de uma aplicação doutrinária um tanto quanto desatualizada.

Foram debatidos e explanados, ainda, outros argumentos como a dificuldade em separar o montante devido a cada parte, a necessidade da resposta da limitação como uniformidade, harmonização, do direito marítimo em todo o mundo, etc.

Cada linha de argumento, contudo, não se coaduna com a conjuntura marítima atual, marcada pela pluralidade, pela tecnologia e pela diminuição considerável dos riscos tidos em uma atividade que é cotidiana no comércio internacional.

Portanto, não há fundamento jurídico que justifique a limitação da responsabilidade contratual do transportador marítimo nos termos como pactuados nas principais normas internacionais que regem o tema (Regras de Haia-Visby, Hamburgo e Roterdã).

Ainda, sob um ponto de vista do Brasil, as normas limitadoras, contidas nos contratos internacionais firmados ou presentes nas principais convenções analisadas, não protegem o exportador brasileiro e não possuem potencial de gerar vantagens ao Brasil.

Isso porque, conforme analisado, o exportador brasileiro, para fins de realizar seus negócios jurídicos via transporte modal marítimo, vale-se de contratos internacionais com cláusulas padronizadas, que culminam por afastar a aplicação da legislação nacional, bem como aplicam a ideia de limitação da responsabilidade civil com base nos tratados internacionais e de limitação do valor da indenização devida em caso de sinistro ocorrido (sinistro este relacionado aos riscos do mar).

Assim, sem poder de negociação, não há plena autonomia da vontade das partes, como pregado. Outrossim, não há a proteção consumerista a esses tipos de contrato de Direito Marítimo, de modo que ao exportador não há proteção relativa aos contratos de adesão.

Já se conta, inclusive, com propostas de alteração na legislação pátria para fins de retirada da limitação da responsabilidade civil, não se tratando, contudo, de entendimento

uniforme, havendo discussões a respeito dos destinos a serem traçados pelo legislador brasileiro.

No ponto, conforme observa a doutrina mais atualizada<sup>276</sup>:

Há duas possibilidades apresentadas pela literatura especializada sobre a limitação na legislação nacional. A primeira hipótese, segundo Pimenta (2019), propõe apresentar uma proposta legislativa com base nas experiências internacionais (PIMENTA apud FAGUNDES, 2017). Assim, ele argumenta que uma possível atualização da Lei n. 9537/1997 poderia tornar mais clara a limitação da responsabilidade do prático perante terceiros, especificamente os armadores.

Nesse sentido, o autor propõe que não haja responsabilidade do prático quando ocorrer danos a terceiros em acidente marítimo, pois o profissional está amparado na responsabilidade civil objetiva, tanto nas legislações nacionais (Lei n.o 9.537/97) quanto nas internacionais (Convenção de Bruxelas de 1910, Convenção de Bruxelas de 1924 e Convenção Internacional sobre Responsabilidade e Compensação por Danos Relativos ao Transporte por Mar de Substâncias Potencialmente Perigosas e Nocivas de 1996).

Cabe frisar que a impossibilidade de responsabilidade civil dos práticos a terceiros não impossibilita que haja direito de regresso perante o armador da navegação. Logo, entende-se que:

“Haverá, contudo, levando em consideração o raciocínio construído ao longo deste artigo, apenas uma configuração em que o prático deverá ressarcir o armador, segundo a pena de Pimenta (2007, p. 148): quando o Tribunal Marítimo - seu acórdão servirá de prova robusta na área cível, segundo o artigo 18 da Lei no 2.180/54 - apontar aquele como o único responsável pelo dano e sendo a causa determinante do acidente um erro específico, o qual não poderia ser evitado pelo comandante (PIMENTA, 2019, p. 94).

Assim, o limite para a responsabilidade civil do prático perante o armador se configura quando aquele não consegue provar que este é culpado único no dano específico em navegação.

A segunda proposta é de Fagundes (2017), ao aprimorar a legislação pátria no sentido de colocar que “não há limitação civil” para as sociedades constituídas de práticos.

Em outras palavras, agrega-se mais um sujeito de direito, dessa vez a associação profissional que responde pelos direitos dos práticos de maneira coletiva. Assim, diz a proposta:

Art. 14- A – O prático, o praticante de prático e a sociedade de práticos ao prestarem serviços de praticagem não são responsáveis civilmente perante terceiros, pelos danos causados durante a faina de praticagem, ainda quando se tratar de praticagem compulsória (FAGUNDES, 2017, p. 62).

Apontados os caminhos que a literatura traz à luz, é bom frisar que ambas as perspectivas possuem passo necessário para que as

---

<sup>276</sup> COSTA, Francisco Campos da; CORREA, Regina Costa. A RESPONSABILIZAÇÃO DO PRÁTICO NA NAVEGAÇÃO BRASILEIRA: HISTÓRICO, LIMITES E RESPONSABILIDADES CIVIS, p. 50-51. In: MARTINS, Eliane Octaviano; OLIVEIRA, Paulo Henrique Reis de. **Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro** - Temas Contemporâneos. Belo Horizonte: Arraes Editores, 2017.

normativas pátrias superem a insegurança jurídica quanto à limitação civil do práctico no exercício de suas atividades profissionais. Além disso, evitam que haja aumento dos custos logísticos nos portos e dos processuais nos tribunais. No entanto, faz-se necessário indicar que, ao limitar civilmente o práctico em seus deveres, o país deixa de enfrentar os problemas e danos que são causados pelos profissionais quando exercem a profissão de forma insegura e sem responsabilidade. Assim, constata-se que, de forma geral, a limitação da responsabilidade civil do práctico ainda é litígio não pacificado no Brasil, de forma que tão somente a médio e longo prazo poderá encontrar um caminho positivado dentro da legislação corrente.

Assim, não há até o presente momento, uma argumentação jurídica firme e escoreita em termos legislativos brasileiros a respeito da limitação da responsabilidade jurídica contratual.

Igualmente, verificou-se que a jurisprudência brasileira é variável quando analisa os contratos de transporte e fretamento marítimos, ora entendendo pela acolhida da cláusula de limitação da responsabilidade civil, ora rechaçando a cláusula nesses contratos. O posicionamento mais recente do STJ, contudo, indica pela plena possibilidade de limitação da responsabilização civil e limitação do valor da indenização, com base na aplicação dos principais tratados internacionais que versam sobre a temática e que são utilizados nos contratos-tipo do direito marítimo.

Nesse sentido, os exportadores brasileiros não possuem segurança jurídica necessária para realização de negócios jurídicos contratuais, o que faz com que a questão reste ainda mais latente de soluções e de estudos.

Em termos internacionais, também, vislumbrou-se que a limitação da responsabilidade civil do práctico pode garantir ampla exoneração aos *shipowners*, mesmo que haja dois casos de exceções, tais como dano causado pela embarcação do práctico e as ações do profissional ao causarem danos.<sup>277</sup>

Por outro lado, no que tange à internacionalização e importância dos tratados internacionais, para fins de participação do Brasil no cenário internacional, das três convenções estudadas, recomendaríamos a adoção das Regras de Roterdã, mais atualizadas sobre o tema dos transportes marítimos e com tratamento com maior rigor da responsabilidade civil.

Por certo, o alcance e eficácia das conclusões ora explanadas e sintetizadas, dependerão da atuação dos variados atores internacionais no comércio internacional e atores

---

<sup>277</sup> COSTA, Francisco Campos da; CORREA, Regina Costa. A RESPONSABILIZAÇÃO DO PRÁTICO NA NAVEGAÇÃO BRASILEIRA: HISTÓRICO, LIMITES E RESPONSABILIDADES CIVIS. In: MARTINS, Eliane Octaviano; OLIVEIRA, Paulo Henrique Reis de. **Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro** - Temas Contemporâneos. Belo Horizonte: Arraes Editores, 2017.

jurídicos que analisam as demandas circunscritas em contratos internacionais que envolvam transporte marítimo.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Aproximadamente 70% do planeta terra é coberto por oceanos e mais de 93% de toda mercadoria no mundo é transportada por frotas mercantes, de modo que o comércio e o transporte marítimo são questões de sobrevivência aos Estados e *players* internacionais. Inclusive, o contrato de transporte marítimo internacional pode ser considerado um dos mais antigos do mundo, pois desde os primórdios as civilizações utilizam o transporte sobre as águas para comercializar riquezas e exercer atividades comerciais.

E com o crescimento do transporte marítimo, surgem-se oportunidades de avanços nas sociedades estatais: de país comum para uma hegemonia mundial (Inglaterra); de Estado pantanoso e com riscos de afundar para local de fóruns mundiais que deram origem aos principais tratados internacionais sobre o transporte marítimo (Holanda); de Estado que atualmente passa por uma dificuldade econômica para, quiçá, um local de prosperidade pela via do comércio exterior (Brasil).

Portanto, se a existência dos mares e oceanos permanece certa ao longo da história da humanidade, o mesmo não se pode imputar às atividades comerciais marítimas, que tiveram considerável evolução ao longo do tempo.

Tal evolução encontra suas razões de ser em diversos aspectos, dentre os quais o fenômeno globalizatório e a sociedade de consumo; o desenvolvimento tecnológico e a diminuição dos riscos envolvidos na atividade de transporte marítimo; a proteção jurídica de limitação da responsabilidade civil contratual, etc.

A própria evolução tecnológica também explica o regime de responsabilização civil contratual no âmbito interno e internacional, com a ideia maior de procurar manter o equilíbrio necessário das relações privadas.

Todos esses fatores encontram-se interligados, mas a proteção jurídica envolvida em torno daqueles que realizam o transporte marítimo (os armadores e *shipowners*) ainda remanesce antiga, incólume, com resquícios da história do comércio marítimo que já não mais parecem ser cabíveis na atualidade.

Nessa perspectiva, a presente pesquisa procurou analisar a limitação da responsabilização civil contratual, inserida nas relações jurídicas de transporte marítimo que envolvam o Brasil, e as principais normas internacionais sobre transporte internacional de Mercadorias e limitação da responsabilidade em vigência.

Na verificação dos fundamentos jurídicos para manutenção da limitação da responsabilidade civil contratual dos transportes marítimos de mercadorias, é possível concluir que, face às variadas modificações oriundas da evolução da atividade marítima, não há mais como manter tal posicionamento, malgrado tratar-se de fundamento presente nos

principais tratados internacionais que versam sobre o tema, quais sejam: regras de Haia-Visby; regras de Hamburgo; regras de Roterdã.

Para chegar à tal conclusão, fez-se necessário, em um primeiro instante, um estudo dessas convenções internacionais sobre transporte de mercadorias e a análise geral dos contratos internacionais e do princípio da autonomia da vontade, bem como a verificação das noções gerais das cláusulas contratuais utilizadas nos principais contratos envolvendo o transporte marítimo e o ordenamento jurídico brasileiro, regido, até os dias atuais, pelo Código Comercial de 1850.

No estudo dessas convenções, deu-se atenção especial ao tratamento conferido quanto à responsabilidade do transportador das mercadorias existentes no comércio internacional em face do Direito Comercial Brasileiro e do Direito Marítimo e sua comparação com os tratados de transporte internacionais que porventura também possam ser aplicados aos contratos comerciais internacionais brasileiros de compra e venda de mercadorias.

Apesar das Regras de Haia-Visby, Hamburgo e Roterdã serem os principais tratados internacionais do tema, tem-se que até o presente momento o Brasil não é signatário ou os ratificou.

Inclusive, caso haja interesse da República Federativa brasileira em fazer parte de algum desses tratados internacionais (enquanto exemplos de nova *lex mercatoria* que cuida das relações contratuais comerciais internacionais e que influi diretamente na vida dos comerciantes), da análise comparativa feita pode-se concluir que as Regras de Roterdã apresentam-se enquanto alternativa mais viável ao Brasil.

Após, a pesquisa focou no contrato de transporte e o contrato de fretamento, diferenciando um do outro e verificando suas semelhanças. Tais diferenciações e similitudes fizeram-se essenciais dado que tais relações jurídicas contratuais nem sempre se confundem no âmbito internacional, assim como há distinções notórias quanto ao tratamento da responsabilidade civil no contrato de transporte e no contrato de fretamento.

O contrato de transporte marítimo internacional se caracteriza primordialmente por um empresário (armador-transportador) obrigar-se frente a outro (carregador – embarcador) a transportar mercadorias de um porto a outro, a bordo de um veículo específico que é o navio. Este contrato tem um caráter oneroso, pois o transporte se efetua em troca de pagamento, chamado frete, que o carregador – embarcador deverá pagar ao armador – transportador.

Já o contrato de frete de navio é como “alugar” o navio. Fretador é o dono do Navio, que freta a embarcação a uma outra pessoa, que pode ser física ou jurídica, a qual usará a embarcação no transporte de mercadorias ou de pessoas. O fretador pode ser armador ou não.

A semelhança entre o contrato de transporte e o contrato de fretamento é inegável. O fretamento da embarcação armada e equipada é muito parecido com o contrato de transporte, entretanto a diferença existe quando no fretamento há a transferência da posse da embarcação o que impede a possível caracterização de uma locação de coisa.

Não obstante, o ordenamento jurídico brasileiro, pela via do Código Comercial de 1850, há uma perfeita identidade entre fretamento e transporte, adotando o que a doutrina denominou de teoria unitária.

No tocante à responsabilidade civil, cumpre ressaltar que a responsabilidade do transportador é objetiva, ou seja, a culpa é presumida (presunção *juris tantum*), apenas se eximindo nas situações de caso fortuito, força maior ou vício de origem.

Apesar da responsabilidade civil ser objetiva, o armador terá um limite do montante indenizatório a ser arcado à parte prejudicada. Trata-se, pois, da teoria da limitação da responsabilidade civil contratual.

É neste momento, então, que a presente pesquisa frisou suas considerações principais, apresentando de início a previsão e o funcionamento da limitação da responsabilidade civil contratual no meio internacional e interno brasileiro.

Isto porque, como referido, o objetivo central da presente pesquisa era justamente a análise da limitação da responsabilidade civil nos contratos internacionais de fretamento marítimo que tenham como escopo o transporte de mercadorias e sua aplicação no direito brasileiro.

Para tanto, na análise do desenvolvimento tecnológico e da diminuição dos riscos na atividade marítima, fica nítido que a atividade marítima hoje não é a mesma de antes.

Ao longo do tempo, pois, viu-se diversas transformações a favor da segurança da navegação. Da inviabilidade de transporte de grandes cargas, para o cotidiano de navios levando consideráveis quantidades de matéria-bruta. Da substituição dos navios feitos à madeira aos navios de ferro (*Ironclads*). Da perda de grande parte dos tripulantes por doenças diversas no trajeto (escorbuto, cólera, tuberculose, etc.) para o uso da Medicina em prol desses. Da impossibilidade física de exploração de determinados locais, para a chegada de navios nestes mesmos locais.

Os riscos no transporte marítimo presentes na atualidade, portanto, são muito menores, e diversos, aos riscos do comércio marítimo da era das Grandes Navegações e, também, menores em relação a riscos existentes no comércio marítimo que moveu a construção das normas internacionais e internas que regem o comércio marítimo e o comércio internacional.

Além disso, a maior parte dos riscos e acidentes marítimos envolveram não o mar por si só, mas foram decorrentes de "erro humano" - uma ampla categoria que se estima ser responsável por 75%-96% das vítimas.

A diminuição de riscos da atividade marítima, seja pela via tecnológica seja pelos incentivos internos em relação àqueles que laboram no mar, foi devidamente comprovada por meio documental, conforme relatórios de grandes empresas e *shipowners* que atuam com o fretamento e transporte marítimo.

Após, passou-se a verificar, com base sobretudo na doutrina nacional e estrangeira, os argumentos jurídicos e econômicos utilizados para sustentar a limitação da responsabilidade civil contratual do transportador.

Os argumentos utilizados em prol da limitação da responsabilidade civil do transportador marítimo podem ser assim sintetizados:

- Altos custos do transporte marítimo, que demandariam incentivos estatais e jurídicos para fortalecimento das frotas marítimas mercantis.
- Fator da dificuldade de contratação de um seguro marítimo que cubra integralmente o prejuízo ocasionado - ideia geral do princípio da limitação da responsabilidade que guia o setor de seguros.
- Ideia do armador como "bolso profundo", no qual as indenizações arcariam montantes exorbitantes decorrentes do transporte de mercadorias valiosas e das quais o armador não teria condições de arcá-las na integralidade.
- Dificuldade em separar o montante devido a cada parte, o que simplificaria a padronização da limitação do montante indenizatório devido.
- A limitação de responsabilidade conduziria à uniformidade, harmonização, do direito marítimo em todo o mundo.
- Outros.

Tratam-se de argumentos, porém, que não mais se sustentam na atualidade do comércio marítimo internacional, parecendo-se mais com fundamentos que deveriam ficar para um estudo da história do comércio marítimo.

Se por um lado, os argumentos pela limitação da responsabilidade mantêm-se os mesmos ao longo de séculos, a base fundante destes mesmos argumentos sofreu notórias modificações (tecnológicas, de competitividade, diminuição de riscos, etc.).

Não é demais notar que a revisão do assunto e o advento de novas abordagens à questão da limitação da responsabilidade civil contratual do transportador faz-se essencial ao Brasil.

O Brasil atualmente passa por dificuldades econômicas, e grande parte dos dados positivos da economia brasileira e sua balança comercial devem-se aos excelentes resultados conseguidos com as exportações de produtos.

Para aumentar suas exportações e participação do Brasil e demais atores como consideráveis *players* internacionais, em meio notadamente competitivo, é preciso que haja o barateamento e maior facilitação para contratação de um seguro marítimo internacional e para realização das demais atividades relacionadas ao transporte.

Em uma sociedade de consumo, a demanda por produtos brasileiros só tenderá a aumentar, não cabendo mais limitar a responsabilização a grandes empresas e *shipowners*.

Perpassar por tais situações depende também de revisão do ordenamento jurídico brasileiro, que ainda vive sob a égide do Código Comercial de 1850 no tocante às atividades marítimas.

Neste ponto, a hipótese inicial da pesquisa ora apresentada apresentou-se adequada, pela necessidade reformulação da legislação nacional sobre o tema. Contudo, não se mostrou hipótese ao todo perfeita, dado que também foi constatado que a adoção da teoria da limitação da responsabilidade civil contratual do transportador marítimo é teoria agasalhada por grandes potências e teoria presente nos principais tratados internacionais que cuidam do transporte marítimo e da responsabilidade civil (Regras de Haia-Visby, Hamburgo e Roterdã), não se mostrando normas internacionais benéficas ao Brasil.

Ora, locais como Haia, Roterdã, Visby e Hamburgo são considerados grandes pontos de trajeto comercial dado o incentivo às atividades marítimas desenvolvidas e sujeitas aos mais diversos riscos. Mas o que deu certo antes já não cabe mais hodiernamente, face aos diversos fatores já expostos – tais como o desenvolvimento tecnológico e a correlata diminuição dos riscos envolvidos.

Ainda assim, apesar do Brasil não ser signatário ou ter ratificado as principais convenções internacionais sobre carregamento de mercadorias e fretamento de navios, existe a possibilidade destas convenções ou legislações de outros países serem aplicadas a comerciantes brasileiros.

Dos variados documentos internacionais, conforme já exposto, da análise comparativa feita pode-se concluir que as Regras de Roterdã apresentam-se enquanto alternativa mais viável (ou seja: menos pior) ao Brasil.

A questão da antijuridicidade da limitação da responsabilidade civil contratual do armador ou dono do navio, neste sentido, também vem sendo levantada pela doutrina estrangeira em relação à legislação doméstica e tratados internacionais, a exemplo maior de artigo do inglês Gotthard Gauci, publicado em 1995 e intitulado “Limitation of liability in

maritime law: an anachronism?” (Na tradução literal: “Limitação de responsabilidade no direito marítimo: um anacronismo?”), que foi utilizado como fonte de estudos da pesquisa.

Em simples palavras, pode-se concluir que não existe fundamento jurídico que justifique, na atualidade, a limitação da responsabilidade civil contratual do transportador marítimo nos termos trazidos pelas principais convenções que regem a temática (Regras de Haia-Visby, Hamburgo e Roterdã).

Acrescente-se, no mais, que sequer há margem para maiores negociações na esfera contratual em relação à responsabilidade civil, a servir de base ao regime de responsabilização civil aplicável, dado que os contratos firmados são, essencialmente, contratos de adesão, também denominados de contratos-tipo ou *Charter Parties*. Nestes contratos, ainda permanece a limitação da responsabilidade, em prejuízo ao exportador brasileiro.

O alcance e eficácia das conclusões ora explanadas e sintetizadas, por certo, dependerão da atuação dos variados atores internacionais no comércio internacional e atores jurídicos que analisam as demandas circunscritas em contratos internacionais que envolvam transporte marítimo.

Ao final deste trabalho, espera-se que o tema tenha, ao menos, gerado reflexões a respeito da limitação da responsabilidade civil contratual do transportador marítimo ao leitor e àqueles que laboram com o comércio internacional e com o Direito Internacional Marítimo Privado.

## REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ). **Boletim Aquaviário** - 3º Trimestre de 2019, 2019. Disponível em: <<http://portal.antaq.gov.br/index.php/boletins/>>. Acesso em: 12 nov 2019.

ALLIANZ GLOBAL CORPORATE & SPECIALTY (AGCS). **Safety and Shipping 1912-2012** - From Titanic to Costa Concordia. An insurer's perspective from Allianz Global Corporate & Specialty. Hamburg, March, 2012. Disponível em: <<https://www.agcs.allianz.com/content/dam/onemarketing/agcs/agcs/reports/AGCS-Safety-Shipping-Review-2012.pdf>>. Acesso em: 02 mar 2019.

\_\_\_\_\_. **Safety & Shipping Review 2019**. Disponível em: <<https://www.agcs.allianz.com/news-and-insights/news/safety-shipping-review-2019.html>>. Acesso em: 20 jan 2020.

\_\_\_\_\_. **Safety & Shipping Review 2020**. Disponível em: <<https://www.agcs.allianz.com/news-and-insights/reports/shipping-safety.html>>. Acesso em: 17 fev 2021.

\_\_\_\_\_. **Shipping losses continue to fall but new cyber and climate risks and perennial human error problem threaten safety progress**. Press Release, July 18, 2018. Disponível em: <<https://www.agcs.allianz.com/news-and-insights/news/safety-shipping-review-2018.html>>. Acesso em: 12 jan 2020.

\_\_\_\_\_. **10 coronavirus challenges for the shipping sector**. May, 2020. Disponível em: <<https://www.agcs.allianz.com/content/dam/onemarketing/agcs/agcs/reports/AGCS-Coronavirus-Challenges-Shipping-Sector.pdf>>. Acesso em: 07 fev 2021.

AMORIM, Edgar Carlos de. **Direito Internacional Privado**. 7. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2003.

A.P. MOLLER - MAERSK A.P. MOLLER. **Full year 2020 investor and analyst presentation**. 2020. Disponível em: <<https://investor.maersk.com/static-files/6148b927-813a-4b95-8f78-466b7b91b1e5>>. Acesso em: 13 mar 2021.

\_\_\_\_\_. **Maersk Annual Report 2019**. Maersk, 2019. Disponível em: <<https://ml-eu.globenewswire.com/Resource/Download/35da68a1-f018-4dc3-85f9-95994bc5dc6b>>. Acesso em: 07 fev 2021.

ARAÚJO, Nádia de. **Contratos Internacionais: Autonomia da Vontade, Mercosul e Convenções Internacionais**. 3. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2004.

\_\_\_\_\_. **Direito Internacional Privado – Teoria e Prática Brasileira**. 3. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2006.

AUDIT, Bernard. **Droit International Prive**. 4. ed. Paris: Economica, 2006.  
BAATZ, Yvonne. Et all. **Maritime Law**. Fourth Edition. Abingdon, Oxon: Edited by Informa Law from Routledge, 2018. 578 p.

BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL (BIMCO). Disponível em: <<https://www.bimco.org/>>. Acesso em: 10 fev 2021.

BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL (BIMCO). **CONTRACTS AND CLAUSES** – ASBAGASVOY. Disponível em: <<https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/asbagasvoy>>. Acesso em: 20 abr 2021.

\_\_\_\_\_. **CONTRACTS AND CLAUSES** – BALTIME 1939 (AS REVISED 2001). Disponível em: <<https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/baltime-1939-as-revised-2001>>. Acesso em: 20 abr 2021.

\_\_\_\_\_. **CONTRACTS AND CLAUSES** – FERTICON 2007. Disponível em: <<https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/ferticon-2007>>. Acesso em: 20 abr 2021.

\_\_\_\_\_. **CONTRACTS AND CLAUSES** - GENCON 1994. Disponível em: <<https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/gencon-1994>>. Acesso em: 20 abr 2020.

BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL (BIMCO). **CONTRACTS AND CLAUSES** – NYPE 2015. Disponível em: <<https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/nype-2015>>. Acesso em: 20 abr 2021.

BARROS, Geraldo Luiz Miranda. **Navegar é fácil**. 12. ed. Rio de Janeiro: Catedral das Letras, 2006.

BASSO, Maristela. **Contratos Internacionais do Comércio – Negociação – Conclusão – Prática**. 3. ed. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2002.

\_\_\_\_\_. **Curso de direito internacional privado**. 6. ed. – São Paulo: Atlas, 2020.

BATIFFOL, Henri e Paul Lagarde. **Traité de Droit International Prive**. 8. ed. Paris: L.G.D.J. – Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, 1993. 1 v.

BAUGHEN, Simon. **Shipping Law**. Seventh edition. Abingdon, Oxon. Routledge. 2019.

BAUMAN, Zygmunt. **Em Busca da Política**. Tradução de Marcus Penchel. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2000.

\_\_\_\_\_. **Vida Para o Consumo: A transformação Das Pessoas em Mercadoria**. Tradução Carlos Alberto Medeiros. Rio de Janeiro: Zahar, 2008.

\_\_\_\_\_. **Vida Líquida**. Tradução Carlos Alberto Medeiros. 2ª Edição. Rio de Janeiro: Zahar, 2009.

BBC NEWS Brasil. **Canal de Suez**: navio é 'quase' desencalhado após 6 dias e perdas de bilhões de dólares. 29 mar 2021. Disponível em: <<https://www.bbc.com/portuguese/internacional-56562929>>. Acesso em: 29 mar 2021.

\_\_\_\_\_. **Canal de Suez**: último incidente antes do Ever Given deixou canal fechado por 8 anos. 28 mar 2021. Disponível em: <<https://www.bbc.com/portuguese/internacional-56559544>>. Acesso em: 29 mar 2021.

\_\_\_\_\_. **Cem anos após desastre do Titanic, acidentes com navios têm redução de 85%**. Da BBC Brasil, em São Paulo, 13 abr 2012. Disponível em:

<[https://www.bbc.com/portuguese/noticias/2012/04/120413\\_titanic\\_riscos\\_atuais\\_acidentes\\_jp](https://www.bbc.com/portuguese/noticias/2012/04/120413_titanic_riscos_atuais_acidentes_jp)>. Acesso em: 20 jan 2019.

BEIRÃO, André Panno; PIÑON, Charles. **A IMO e a Repressão ao Roubo Armado Contra Navios: da retórica internacional à cooperação regional**. Revista de Direito Internacional, v. 12, p. 265-287, 2015.

BENNET, Howard. **The Law of Marine Insurance**: Oxford: Oxford University Press, 1996.

BEURIER, Jean-Pierre (Directour). **Droits Maritimes**. Paris: Dalloz, 2006.

BITTAR, Carlos Alberto. **Responsabilidade Civil: teoria & prática**. 5. ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2005.

BOBBIO, Norberto. **Estado, Governo e Sociedade: para uma teoria geral da política**. 8. Ed. São Paulo: Paz e Terra, 2000.

BOLFER, Sabrina Ribas. Convenção de Arbitragem – Lei nº9307/1996 – Cláusula Compromissória – Validade – Contrato de Transporte Marítimo – Charter Party – Inaplicabilidade das normas protetivas do Código de Defesa do Consumidor. **Revista Brasileira de Arbitragem**. n. 11., jul.-set. 2006.

BONASSIES, Pierre e Christian Scapel. **Traité de Droit Maritime – Droit Maritime**. Paris: L.G.D.J. – Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, 2006.

BONAVIDES, Paulo, **Curso de Direito Constitucional**. 5. ed. São Paulo: Malheiros, 1994.

BOTELHO, Martinho Martins. **Coletânea de Legislação Brasileira de Direito Marítimo e Portuário**. São Paulo: Lex Editora, 2007.

BRALLIAR, Rachel B. Protecting U.S Ports with Layered Security Measures for container ships. **Military Law Review**, Volume 185, Fall 2005, p. 43-68.

BRASIL. **Decreto n.º 1.832**, de 04 de março de 1996. Aprova o Regulamento dos Transportes Ferroviários. Presidência da República, 1996.

\_\_\_\_\_. Lei n.º. 556 de 25 de junho de 1850. **Código Comercial Brasileiro**, 1850. Artigo 566 e 567, item 5.

\_\_\_\_\_, Banco Central. **Conversor de Moedas**. Disponível em: <<https://www.bcb.gov.br/conversao>>. Acesso em: 28 ago 2020.

\_\_\_\_\_, Ministério da Economia - Secretaria Especial de Comércio Exterior e Assuntos Internacionais (SECINT). **Estatísticas**. Disponível em: <<https://www.gov.br/produzidade-e-comercio-exterior/pt-br/assuntos/comercio-exterior/estatisticas>>. Acesso em: 10 jan 2021.

\_\_\_\_\_, Ministério da Economia/Câmara de Comércio Exterior/Comitê-Executivo de Gestão. **Resolução nº 16 de 2 de março de 2020**. Dispõe sobre Incoterms e estabelece que nas exportações e importações brasileiras serão aceitas quaisquer condições de venda praticadas no comércio internacional, desde que compatíveis com o ordenamento jurídico nacional. Comitê Executivo de Gestão Substituto, 2020. Disponível em: <<https://www.in.gov.br/web/dou/-/resolucao-n-16-de-2-de-marco-de-2020-248564145>>. Acesso em: 13 fev 2021.

\_\_\_\_\_, Tribunal de Justiça do Estado de Pernambuco (TJ/PE). **Apelações Cíveis n.ºs 121444-4 e 121447-5.**- Rel. Dês. Jones Figueiredo Alves –J. 22/12.2005.

BRIDGE, Michael. **The International Sale of Goods, Law and Practice.** Oxford: Oxford University Press, 1999.

BRITO, José Miguel de Faria Alves de. **Seguro Marítimo de Mercadorias – Descrição e Notas ao seu Regime Jurídico.** Coimbra: Editora Almedina, 2006.

CALABUIG, Rosário Espinosa. **El Contrato Internacional de Transporte Marítimo de Mercancias:** cuestiones de ley aplicable. Granada, Espanha: Editorial Comares, 1999.

CALIXTO, Robson José. **Incidentes Marítimos: História, Direito Marítimo e perspectivas num Mundo em Reforma da Ordem Internacional.** 2 ed. São Paulo: Aduaneiras, 2007. 327 p.

CAMPOS, Ingrid Zanella Andrade. **Curso de Direito Marítimo Sistematizado – Direito Material e Processual com esquemas didáticos.** Curitiba: Juruá, 2017. 394 p.

CARAVACA, Alfonso Luis Calvo; DE LA GÁNDARA, Luis Fernández (directores). **Contratos Internacionales.** Madrid: Editorial Tecnos, 1997.

\_\_\_\_\_; GONZALEZ, Javier Carrascosa. **Derecho Internacional Privado.** 7. ed. Espanha: Editorial Comares, 2006. 1 v.

\_\_\_\_\_. \_\_\_\_\_. 7. ed. Espanha: Editorial Comares, 2006. 2 v.

CARLUCI, José Lence. **Uma Introdução ao Direito Aduaneiro.** 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2001.

\_\_\_\_\_. **Uma Introdução ao Sistema Aduaneiro.** São Paulo: Aduaneiras, 1996.

CASELLA, Paulo Borba (Coord.). **Arbitragem – Lei Brasileira e praxe Internacional.** 2. ed. São Paulo: LTR, 1999.

\_\_\_\_\_. Negociação e formação de contratos internacionais — em direito francês e inglês. **Revista da Faculdade de Direito**, Universidade de São Paulo, p. 124-171, jan. 1990. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/rfdusp/article/view/67137/69747>>. Acesso em: 10 mai 2021.

\_\_\_\_\_; ARAÚJO, Nadia de (Coord.). **Integração Jurídica Interamericana as convenções Interamericanas de Direito Internacional Privado (CIDIPs) e o Direito Brasileiro.** São Paulo: LTR, 1998.

CASTELLS, Manuel. **A Sociedade Em Rede.** Tradução Roneide Venancio Majer. 19. Edição. São Paulo: Paz e Terra, 2018.

CASTRO, Amílcar de. **Direito Internacional Privado.** 5. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2003.

CASTRO, José Augusto de. **Exportação, Aspectos Práticos e Operacionais.** 3. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2000.

CASTRO JÚNIOR, Osvaldo Agripino de. **Direito Portuário e Nova Regulação**. São Paulo: Aduaneiras, 2015.

\_\_\_\_\_. Breves notas sobre a limitação da responsabilidade civil no transporte marítimo de mercadorias, p. 185-211. In: OLIVEIRA, Paulo Henrique Reis de. **Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro** - Temas Contemporâneos. Belo Horizonte: Arraes Editores, 2017.

\_\_\_\_\_; GUTIÉRREZ, Norman Augusto Martínez. **Limitação da Responsabilidade Civil no Transporte Marítimo**. Rio de Janeiro: Renovar, 2016.

\_\_\_\_\_; (coordenador) **Direito Marítimo: Temas Atuais**. Belo Horizonte: Editora Fórum, 2012.

\_\_\_\_\_; Organizador. **Temas Atuais de Direito do Comércio Internacional**. Volume I. Florianópolis, OAB/SC Editora. 2004.

\_\_\_\_\_; **A Aplicação do Código de Defesa do Consumidor ao Contrato de Transporte Marítimo**. In: MENEZES, Wagner (Coord.). **Estudos de Direito Internacional: anais do 3º Congresso Brasileiro de Direito Internacional**. Curitiba: Juruá, 2005.

\_\_\_\_\_. Direito Marítimo, Constituição e Ordem Pública. In: Frederico Eduardo Zenedin Glitz. (Org.). **Questões de Direito Internacional: Pessoa, comércio e procedimento**. 1ed. Curitiba: JML Bookstore, v. 1, p. 84-105, 2017.

CAVALIERI FILHO, Sérgio. **Programa de Responsabilidade Civil**. 14. ed. Revista, atualizada e reformulada. São Paulo: Atlas, 2020.

CHAVES, Antônio. **Responsabilidade Civil**. São Paulo: José Bushatsky, USP, 1972, p. 17-36.

CHEN, Jihong *et alii*. Oil spills from global tankers: Status review and future governance. **Journal of Cleaner Production**. Volume 227, 1 August 2019, Pages 20-32, 2019.

CHIMNI, B. S. The past, present and future of international law: a critical third world approach. **Melbourne journal of international law**. Vol. 8, n. 2, p. 499-515, 2007.

CHUAH, J. C. T., **Law of International Trade**. 2. ed. London: Sweet & Maxwell, 2001.

COELHO, Fábio Ulhoa. **Código Comercial e Legislação Complementar Anotados à Luz do novo Código Civil (Lei n.º 10.406 de 10-1-2002)**. São Paulo: Saraiva, 2002.

\_\_\_\_\_. **Curso de Direito Comercial**. 5. ed. São Paulo: Saraiva, 2005.

\_\_\_\_\_. **Manual de Direito Comercial**. 7. ed. São Paulo: Saraiva, 1996.

COIMBRA, Delfim Bouças. **O Conhecimento de Carga no Transporte Marítimo**. São Paulo: Aduaneiras, 1997.

COLLYER, Marco A. & COLLYER, Wesley O. **Dicionário de Comércio Marítimo (Inglês – Português): Termos, siglas, abreviaturas e acrônimos usados no comércio marítimo internacional**. 5ª ed., rev. e ampl. São Paulo: Aduaneiras, 2014.

COLLYER, Wesley. **Sobreestadia de Navios: a regra "once on demurrage, always on demurrage"**. Jus Navigandi, Teresina, ano 10, n. 1166, 10 set. 2006. Disponível em: <<http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=8889>>. Acesso em: 23 out. 2006.

CONSELHO NACIONAL DAS INSTITUIÇÕES DE MEDIAÇÃO E DE ARBITRAGEM (CONIMA). Disponível em: <<http://www.conima.org.br>>. Acesso em: 29 dez 2019.

CORBIER, Isabelle. **Lês Grandes Thésis du Droit Français – La Notion juridique D,Armateur**. Paris: PUF, 1999.

CORDEIRO, Vanessa Kiewel. **Os Contratos e a Responsabilidade Civil no Direito Marítimo. Estudo sobre características e particularidades desta espécie Contratual**. Editora Lumen Juris: Rio de Janeiro. 2014.

CORRÊA FILHO, Olavo Caetano. **Avaria Grossa de Navio**. São Paulo: Esplanada, 2001.

CREMONEZE, Paulo Henrique. **Prática de Direito Marítimo**. O Contrato de Transporte Marítimo e a Responsabilidade Civil do Transportador. 2ª Edição. Revisada, Atualizada e Ampliada. São Paulo: Quartier Latin, 2012.

\_\_\_\_\_; **Do Código de Defesa do Consumidor: aspectos relevantes ao direito marítimo e ao direito do seguro**. Jus Navigandi, Teresina, ano 7, n. 61, jan. 2003. Disponível em: <<http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=3672>>. Acesso em: 09 de novembro de 2020.

DELEBECQUE, Philippe e Michel Germain. **Traité de Droit Commercial**. 17. ed. Paris: L.G.D.J., 2004. 2 v.

DEL'OLMO, Florisbal de Souza; ARAÚJO, Luis Ivani de Amorim. **Lei de Introdução ao Código Civil Brasileiro Comentada**. Rio de Janeiro: Forense, 2003.

DIAS, José de Aguiar. **Da Responsabilidade Civil**. 10. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1995. 1 v.

DIAS, Steeve Beloni Corrêa Dielle. **Obrigação e Responsabilidade nos Contratos Internacionais de Fretamentos Marítimos e Sua Aplicação no Direito Brasileiro**. 2007. 111, [55] f. Dissertação (Mestrado) - Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba, 2007.

DINIZ, Maria Helena. **Curso de Direito Civil Brasileiro – Responsabilidade Civil**. 20. ed. São Paulo: Saraiva, 2006. 7 v.

DOCKRAY, Martin. **Cases & Materials on the Carriage of Goods By Sea**. 3. ed. Londres: Cavendish Publishing, 2004.

DOLINGER, Jacob. **Direito Internacional Privado – Parte Geral**. 8. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2005.

\_\_\_\_\_. **Direito Internacional Privado**. 10 ed. Rio de Janeiro: Forense, 2011.

\_\_\_\_\_.; TIBURCIO, Carmen. **Direito Internacional Privado**. 15. ed. – Rio de Janeiro: Forense, 2020.

\_\_\_\_\_. TIBURCIO, Carmen. **Direito Internacional Privado – Parte Especial - Arbitragem Comercial Internacional**. Rio de Janeiro: Renovar, 2003. 1068 p.

DOMINGOS, Salete de Oliveira; SILVEIRA, V. O. **OS RISCOS NOS CONTRATOS INTERNACIONAIS: A CLÁUSULA DE HARDSHIP E A PROBABILIDADE**. In: Adriana Silva Maillart; Simone Gasperin de Albuquerque. (Org.). **Direito do Comércio Internacional: Atualidades e Tendências**. 1ed. CURITIBA: JURUA EDITORA, 2015, v. , p. 13-32.

DORIA, Dylson. **Curso de Direito Comercial**. 9. ed. São Paulo: Saraiva, 1998. 2 v.

ENGLAND. **Vita Food Products Inc. v. Unus Shipping Co.** [1939] 63 L1 L.Rep. 21.

ENGELBERG, Esther. **Contratos Internacionais do Comércio**. 2. ed. São Paulo: Atlas, 1997.

FAYZI CHAKAB, Gholam Nabi. **La responsabilité du transporteur maritime de marchandises**: selon les règles de La Haye de 1924 et de Hambourg de 1978. Nice, 1999.

FERNANDES, Paulo Campos; Leitão, Walter de Sá. **Responsabilidades no Transporte Marítimo**. São Paulo: Editora Aduaneiras, 2009.

\_\_\_\_\_. **Contratos de Afretamento à Luz dos Direitos Inglês e Brasileiro**. Rio de Janeiro: Editora Renovar, 2007.

FERRAJOLI, Luigi. **A Soberania no Mundo Moderno**. São Paulo: Martins Fontes, 2002.

FIUZA, Ricardo (coordenador). **Novo Código Civil comentado**. 5.ed. atual. São Paulo: Saraiva, 2006.

FREY, Klaus. **POLÍTICAS PÚBLICAS**: Um debate conceitual e reflexões referentes à prática da análise de políticas públicas no Brasil. *Planejamento de Políticas Públicas*, n. 23, jun. 2000. Disponível em: <<http://desafios2.ipea.gov.br/ppp/index.php/ppp/article/viewFile/89/158>>. Acesso em: 18.nov.2017.

FURTADO, Wilson. **Curso de Direito Comercial**. 1. ed. Curitiba: Juruá, 1999.

G20. Disponível em: <<https://www.g20.org/en/index.html>>. Acesso em: 02 fev 2021.

GABARDO, Emerson. **Interesse Público e Subsidiariedade: o estado e a sociedade civil para além do bem e do mal**. Belo Horizonte: Fórum, 2009.

GARCEZ, José Maria Rossani. **Contratos Internacionais Comerciais – Planejamento, Negociação, Solução de Conflitos, Cláusulas Especiais, Convenções Internacionais**. São Paulo: Saraiva, 1994.

\_\_\_\_\_. **Direito Internacional Privado**. Rio de Janeiro: Revista Forense, 1999.

GARCIA, Luiz Martins. **Exportar, Rotinas e Procedimentos, Incentivos e Formação de Preços**. 7. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2001.

GARCIA JÚNIOR, Armando Álvares **Direito Internacional, Questões Atuais**. São Paulo: Aduaneiras, 2000.

GAUCI, Gotthard. Limitation of liability in maritime law: an anachronism? **Marine Policy**, Vol. 19, Issue 1, p. 65-74, January 1995.

GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e Prática do Direito Marítimo**. 3ª Edição atualizada, revisada e ampliada. Rio de Janeiro: Renovar, 2014. 820 p.

GIRVIN, Stephen. **Carriage of Goods By Sea**. Second Edition. Oxford University Press, Oxford. 2011.

GOMES, Carlos Rubens Caminha. **Direito Comercial Marítimo** (Teoria – Prática - Formulários). Rio de Janeiro: Rio, 1978.

GONÇALVES, Carlos Roberto. **Direito Civil Brasileiro: contratos e atos unilaterais**. Vol. 3, 17ª ed. São Paulo Saraiva 2019.

\_\_\_\_\_. **Responsabilidade Civil**. 19 ed. São Paulo: Saraiva, 2020.

GONZÁLEZ, José Maria *et alii*. Particular concerns with regard to the Rotterdam Rules. **Cuadernos de Derecho Transnacional** (Octubre 2010), Vol. 2, Nº 2, pp. 5-15, 2010. Disponível em: <<https://e-revistas.uc3m.es/index.php/CDT/article/view/113/594>>. Acesso em: 02 fev 2020.

GOUILLOUD, Martine Remond. **Etudes Intenationales – Droit Maritime**. Paris: Pedone, 1988.

GUILHERME, Luiz Fernando do Vale Almeida. **Arbitragem**. São Paulo: Quartier Latin, 2003.

GUIMARÃES, Antônio Márcio da Cunha; **Contratos Internacionais de Seguros**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2002.

GUTIÉRREZ, Norman A. Martínez. **Limitation of Liability in International Maritime Conventions**. The relationship between global limitation conventions and particular liability regimes. New York: Routledge, 2012.

GÜRSES, Özlem. **Marine Insurance Law**. Second Edition. Abingdon, Oxon: Routledge, 2017.

HABERMAS, Jürgen. **Mudança Estrutural da Esfera Pública**: investigações sobre uma categoria da sociedade burguesa. Tradução de Denilson Luís Werle. São Paulo: Editora Unesp, 2014.

HARARI, Yuval N. **Sapiens**: uma breve história da humanidade. 50. ed. Porto Alegre: L&PM, 2019.

HIRSCHMAN, Albert O. **De Consumidor a Cidadão**: atividades privadas e participação na vida pública. Tradução de Marcelo M. Levy. São Paulo: Brasiliense, 1983.

HOBBES, Thomas. **O Leviatã**: ou a matéria, forma e poder de uma república eclesiástica e civil. São Paulo: Martins Fontes, 2003.

HUGHES, A. D. Hughes; **Casebook on Carriage of Goods by Sea**. 2. ed. London: Blackstone Press Limited, 1999.

ICC PORTUGAL. **Pirataria Marítima e assaltos à mão armados alcança níveis mais baixos dos últimos 22 anos, diz o relatório IMB**. 26 jan 2018. Disponível em: <<https://www.icc-portugal.com/Noticias/pirataria-maritima-e-assaltos-a-mao-armados->

alcança-niveis-mais-baixos-dos-ultimos-22-anos-diz-o-relatorio-imb-2>. Acesso em: 20 jan 2021.

IMD. **World Competitiveness Yearbook 2020** – WCY. Disponível em: <<https://worldcompetitiveness.imd.org/rankings/WCY>>. Acesso em: 10 jan 2021.

INTERNATIONAL MONETARY FUND (IMF). **World Economic Outlook Databases**. Disponível em: <<https://www.imf.org/en/Publications/SPROLLS/world-economic-outlook-databases#sort=%40imfdate%20descending>>. Acesso em: 10 fev 2019.

JÚDICE, Mônica Pimenta. **O direito marítimo no código de processo civil**. Salvador: Ed. JusPodivm, 2015.

KEANE, John. Sociedade Civil: velhas imagens, novas visões. Tradução de Maria José Figueiredo Braga: Temas e Debates, 2001.

KEEDI, Samir. **Transportes, Utilização e Seguros Internacionais de Carga**: prática e exercícios. 5ª edição. São Paulo: Aduaneiras, 2011.

\_\_\_\_\_; **Logística de Transporte Internacional** – Veículo Prático de Competitividade. 4 ed. São Paulo: Aduaneiras, 2011.

\_\_\_\_\_; MENDONÇA, Paulo C. C. de. **Transportes e Seguros no Comércio Exterior**. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2000.

KERGUELEN-NEYROLLES, Bernadette (Direction) **Lamy Transport – Route – Transport Intérieur e International**. Paris: Lamy, 2002. 1 v.

\_\_\_\_\_; **Lamy Transport - Commission de Transport - Mer, fer, air - Commerce extérieur**. Paris: Lamy, 2002. 2 v.

LACERDA, José Candido Sampaio de. **Curso de Direito Marítimo e Aeronáutico** (Direito Privado da Navegação). 6. ed. Rio de Janeiro: Livraria Freitas Bastos, 1963.

\_\_\_\_\_. **Curso de Direito Privado da Navegação – Direito Marítimo**. 3. ed. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 1984.

LANARI, Flávia de Vasconcellos. **Direito Marítimo, Contratos & Responsabilidade**. Belo Horizonte: Del Rey, 1999.

LEE, João Bosco. **Arbitragem Comercial Internacional nos Países do Mercosul**. Curitiba: Juruá, 2003.

LIPOVETSKI, Gilles. **A Sociedade Pós-moralista**: o crepúsculo do dever e a ética indolor dos novos tempos democráticos. Tradução de Armando Braio. Barueri: Manole, 2005.

LÔBO, Paulo. **Direito civil**: Parte geral. São Paulo: Saraiva, 2009.

LLOYD'S REGISTER (LR). **LR Class News 2020 full year roundup**. Archive of Class News, showing classification and statutory alerts and bulletins. Disponível em: <<https://www.lr.org/en/resources/class-news/>>. Acesso em: 20 fev 2021.

LOPES, José Manoel Cortinãs. **Os Custos Logísticos do Comércio Exterior Brasileiro**. São Paulo: Aduaneiras, 2000.

LÓPEZ, Ricardo Sandoval. **Derecho comercial**. Tomo IV. Derecho comercial internacional. Primera edición, Chile: Editorial Jurídica de Chile, 2015.

LUXFORD, Clem; LARSEN, Thomas; MORTENSEN, Finn. **The Danish shipping magnate: Mærsk Mc-Kinney Møller - a personal portrait in interviews**. Copenhagen: Gyldendal Business, 2011.

MAGALHÃES, José Carlos de. **Direito Econômico Internacional: Tendências e Perspectivas**. 2ª edição. Curitiba: Juruá, 2017. 486 p.

MAHAN, Alfred T. **The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783**. Boston: Little, Brown, and Company, 1890.

MAILLART, Adriana Silva; ALBUQUERQUE, Simone Gasperin de (coord.). **Direito do comércio internacional: atualidades e tendências**. Curitiba: Juruá, 2015.

MALUF, Sahid. **Teoria Geral do Estado**. 26. ed. São Paulo: Saraiva, 2003.

MATTOS, Leonardo Faria de. A inclusão da Antártica no conceito de Entorno Estratégico Brasileiro. **Revista da Escola de Guerra Naval** (Ed. português), v. 20, p. 165-192, 2014.

MARAIST, Frank L. Thomas C. Calligan Jr. Catherine M. Maraist. **Admiralty in a Nut Shell**. 6<sup>th</sup> Edition. St. Paul, West Publishing Co., 2010.

MARCUSE, Herbert. **Cultura e Sociedade**. Tradução de Wolfgang Leo Maar, Isabel Maria Loureiro, Robespierre de Oliveira. São Paulo: Paz e Terra, 1998.

MARINE TRAFFIC. **Ever Glory**, Container ShipIMO: 9786839. Disponível em:<[https://www.marinetraffic.com/pt/ais/details/ships/shipid:5859019/mmsi:636019234/imo:9786839/vessel:EVER\\_GLORY](https://www.marinetraffic.com/pt/ais/details/ships/shipid:5859019/mmsi:636019234/imo:9786839/vessel:EVER_GLORY)>. Acesso em: 02 fev 2021.

MARTI, Juan Hernandez. **Contrato de Transporte Marítimo de Mercancias**. Valencia: Cel. Mar, 1984.

MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo**. 3. ed. Volume I. Barueri, São Paulo: Manole, 2008.

\_\_\_\_\_. **Curso de Direito Marítimo**. Volume II. Barueri, São Paulo: Manole, 2008.

\_\_\_\_\_. **Curso de Direito Marítimo**. Volume III – Contratos e Processos. Barueri, São Paulo: Manole, 2015.

\_\_\_\_\_. OLIVEIRA, Paulo Henrique Reis de. **Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro - Temas Contemporâneos**. Belo Horizonte: Arraes Editores, 2017.

\_\_\_\_\_. OLIVEIRA, Paulo Henrique Reis de. **Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro – Estudos em Homenagem ao Professor Sérgio Matte**. Belo Horizonte: Arraes Editores, 2017. p.667.

\_\_\_\_\_. OLIVEIRA, Paulo Henrique Reis de. **Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro - Temas Contemporâneos Volume III**. Belo Horizonte: Arraes Editores, 2019.

\_\_\_\_\_. PIMENTA, Matusalém Gonçalves. **Direito Marítimo. Reflexões Doutrinárias – Sugestões para monografias, dissertações e teses.** Rio de Janeiro: Editora Lumen Juris. 2015. 310 p.

Martins, João Candido. **Direito Commercial Marítimo (Direito Marítimo Privado)** São Paulo: Duprat & Comp, 1913.

MAYER, Pierre; HEUZÉ, Vincent. **Droit International Prive.** 8. ed. Paris: Montchrestien – L.G.D.J, 2004.

MAZZUOLI, Valério de Oliveira. **Direito dos Tratados.** São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2011.

MELO, Jairo Silva. **Contratos Internacionais e Cláusulas Hardship.** São Paulo: Aduaneiras, 1999.

MELO, Nehemias Domingos de. **Da Culpa e Do Risco como Fundamentos da Responsabilidade Civil.** 2 Ed. Revista, atualizada e ampliada. São Paulo: Atlas, 2012.

MELLO, Celso D. de Albuquerque. **Alto-Mar.** Rio de Janeiro: Renovar, 2001.

MENDONÇA, Fernando. **Direito dos Transportes.** 2. ed. São Paulo: Saraiva, 1990.

MENEZES, Wagner (org.) **Direito Internacional Legislação e Textos Básicos.** 1. ed. Curitiba: Juruá, 2003.

MERCADANTE, Araminta de Azevedo, Umberto Celli Junior e Leandro Rocha de Araújo (Coordenadores.) **Blocos Econômicos e Integração na América Latina, África e Ásia.** Curitiba, Juruá, 2012.

MIRAGEM, Bruno Nubens Barbosa. **Direito Civil – Responsabilidade Civil.** São Paulo: Saraiva, 2015.

MIRANDA, Pontes de. **Tratado de Direito Privado – Parte Especial.** 3. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1984. Tomo XLI.

\_\_\_\_\_. \_\_\_\_\_. Tomo XLV. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1984.

MIRANDA JÚNIOR, Darcy Arruda, **Curso de Direito Comercial.** São Paulo: Saraiva, 1989.

MOLLAND, Anthony F. (ed.). **The Maritime Engineering Reference Book: A Guide to Ship Design, Construction and Operation.** Elsevier Science, 2011.

MOYSÉS FILHO, Marco Antônio. **Contratos de Afretamento de Navios.** Atualizado de acordo com as regras da ANTAQ de 2016 e o Novo Código de Processo Civil. Curitiba, Juruá, 2017.

MOTTA, Andréa Limani Boisson. **Regulação Jurídica do Transporte Aquaviário de Mercadorias.** Rio de Janeiro: Editora Lumen Juris. 2007.

MÜLLER, Friedrich. **Quem é o povo? A questão fundamental da democracia.** Tradução de Peter Neumann. São Paulo: Max Limonad, 1998.

NETO, Pedro Duarte. **Comentários à Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário**. 3 ed. Belo Horizonte: Editora Forum. 2012.

NETO, Ricardo Ferreira. **Análise do Transporte de Carga Marítimo Brasileiro de Longo Curso com Relação à Participação e a Perda de Espaço no Cenário Mundial**. Dissertação. Mestrado em Engenharia de Transportes - Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2010.

NOVAES, Antônio Galvão. **Economia e Tecnologia do Transporte Marítimo**. Rio de Janeiro: Almeida Neves, 1976.

NOZICK, Robert. **Anarquia, Estado e Utopia**. Tradução de Vitor guerreiro. Lisboa: edições 70, 2009.

NUNES, Luiz Antonio Rizzato. **Manual da Monografia Jurídica – Como se faz: uma monografia, uma dissertação, uma tese**. 3. ed. São Paulo: Saraiva, 2001.

OLIVEIRA, Hilário. **Direito e Negócios Internacionais**. Belo Horizonte: Del Rey, 2001.

PACHECO, Paulo Henrique Cremonese. **Do Transporte Marítimo: Elementos Importantes ao Seguro de Carga Transportadas Via Marítima**. Disponível em: <<https://www.ibds.com.br/artigos/DoTransporteMaritimo.pdf>>. Acesso em: 20 abr 2020.

PANAYIDES, Photis M. **Principles of Chartering**, 3rd Edition. North Charleston: CreateSpace Independent Publishing Platform, 2018.

PEREIRA, Caio Mario da Silva. **Instituições de direito civil**, v. 1 introdução ao direito civil, teoria geral de direito civil. 33ªed. Rio de Janeiro: Forense, 2020.

\_\_\_\_\_. **Responsabilidade Civil**. Atualizador Gustavo Tepedino. 12 ed. Revista, atualizada e ampliada. Rio de Janeiro: Editora Forense, 2018.

PORTO, Marcos Maia, Cláudio Ferreira da Silva; **Transportes, Seguros e a Distribuição Física Internacional de Mercadorias**. São Paulo: Aduaneiras, 2000.

RATTI, Bruno; **Comércio Internacional e Câmbio**. 10. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2001.

RECHSTEINER, Beat Walter. **Direito Internacional Privado – Teoria e Prática**. 14 ed. Revista e atualizada. São Paulo: Saraiva, 2011.

REQUIÃO, Rubens. **Curso de Direito Comercial**. 20. ed. São Paulo: Saraiva, 1995.

REYNOLDS, Francis; “Hague, Visby, Hamburg and Rotterdam. A Maritime tour of northern Europe”, in Martinez Gutierrez, Norman A. (Ed.); **Serving the Rule of International Maritime Law: Essays in Honour of Professor David Joseph Attard**, Routledge, London/New York, 2010.

RIPERT, Georges. **Précis de Droit Maritime**. Petits Précis. 7ème édition. Paris: Librairie Dalloz, 1956.

\_\_\_\_\_; ROBLOT, René. **Traité de Droit Commercial**. 15. ed. Paris: L.G.D.J., 1998. 2 v.

RIZZARDO, Arnaldo. **Contratos – Lei nº10.406, de 10.01.2002**. 6. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2006.

\_\_\_\_\_. **Responsabilidade Civil - Lei nº10.406, de 10.01.2002.** 2. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2006.

RODAS, João Grandino (Coord.) **Contratos Internacionais.** 3. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2002.

RODRIGUES, Paulo Roberto Ambrósio. **Gestão Estratégica da Armazenagem.** 2ª Edição. São Paulo: Aduaneiras, 2007.

ROMANO, Emilia Rostan. **General Principles of English Mercantile Law:** elementi di diritto commerciale inglese. Seconda edizione. Torino: Giappichelli editore, 1960.

ROSEVALD, Nelson. **As Funções da Responsabilidade Civil. A Reparação e a Pena Civil.** 3 ed. São Paulo: Saraiva, 2017.

SALGUES, Oto. **Contratos de afretamento e transporte no Direito Marítimo** . Jus Navigandi, Teresina, ano 7, n. 65, maio 2003. Disponível em: <<http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=4022>>. Acesso em: 03 jan. 2007.

SÁNCHEZ CALERO, Fernando. **El Contrato Internacional de Transporte Marítimo de Mercancias:** Reglas de la Haya- Visby. Madrid: Editorial Aranzadi, 2000.

SANTOS, Theophilo de Azeredo, **Direito da Navegação (Marítima e Aérea) –Doutrina, Jurisprudência, legislação.** Rio de Janeiro: Forense, 1968.

SANTOS NETO, Arnaldo Bastos; VENTILARI, Paulo Sérgio Xavier. **O Trabalho Portuário e a Modernização dos Portos.** Curitiba: Juruá, 2000.

SCHIRATO, Vitor Rhein; Fernando Herren Aguillar (coordenador) **Transportes Aquaviários:** doutrina, jurisprudência, legislação e regulação setorial. São Paulo: Saraiva, 2012. Coleção Direito Econômico.

SCHWAB, Klaus. (editor) **The Global Competitiveness Report 2017-2018.** Disponível em: <<https://www.weforum.org/reports/the-global-competitiveness-report-2016-2017-1>>. Acesso em: 18 fev 2018.

SELLMAN, Pamela e Judith Evans (editors). **Law of International Trade – Textbook – New Edition.** London: Old Bailey Press, 1999.

SEVERINO, Antônio Joaquim. **Metodologia do Trabalho Científico.** 22. ed. São Paulo: Cortez, 2002.

SEP/PR. Secretaria Especial dos Portos da Presidência da República. **Sistema Portuário Nacional.** Brasília. 2015. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/sistema-portuario-nacional>>. Acesso em: 04 ago 2018.

\_\_\_\_\_. **Planejamento Portuário Nacional.** Brasília. 2015. Disponível em:<<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/pnpl>>. Acesso em: 04 ago 2018.

\_\_\_\_\_. **Capacitação.** Disponível em:<<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/trabalhador/capacitacao-1>>. Acesso em: 20 jan 2018.

\_\_\_\_\_. **Conheça o PNLT.** disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/conteudo/2815-conheca-o-pnlt.html>>. acesso em: 04 ago 2018.

\_\_\_\_\_. **Gestão**. Brasília. 2015. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/gestao>>. Acesso em: 20 jan 2018.

\_\_\_\_\_. **Institucional**. Brasília. 2015. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/sobre-1/institucional>>. Acesso em: 20 jan 2018.

\_\_\_\_\_. **Investimentos**. Brasília. 2015. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/investimentos>>. Acesso em: 20 jan 2018.

\_\_\_\_\_. **Obras Portuárias**. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/investimentos/aceessos-portuarios>>. Acesso em: 04 ago 2018.

\_\_\_\_\_. **Plano Nacional de Dragagem**. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/pnd>>. Acesso em: 20 jan 2018.

\_\_\_\_\_. **Portlog**. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/inteligencia-logistica/portolog>>. Acesso em: 20 jan 2018.

\_\_\_\_\_. **Porto Sem Papel**. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/inteligencia-logistica/porto-sem-papel-psp>>. Acesso em: 20 jan. 2018.

\_\_\_\_\_. **Porto 24 horas**. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/inteligencia-logistica/porto-24-horas>>. Acesso em: 20 jan. 2018.

\_\_\_\_\_. **Relação Porto Cidade**. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/meio-ambiente/relacao-porto-cidade>>. Acesso em: 20 jan 2018.

\_\_\_\_\_. **Tráfego Portuário**. VTMIS. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/inteligencia-logistica/trafego-portuario-vtmis>>. Acesso em: 20 jan 2018.

SILVA FILHO, Nelson Cavalcante e; WARDE JR., Walfrido Jorge, BAYEUX NETO, José Luiz (Org.). **Direito Marítimo e Portuário: Novas Questões**. São Paulo: Quartier Latin, 2013.

SILVA, G. E. do Nascimento e; ACCIOLY, Hildebrando. **Manual de Direito Internacional Público**. 14. ed. São Paulo: Saraiva, 2000.

SILVEIRA, Eliana Aló da. **20 Anos da Judicialização da Cobrança de Sobrestadia de Container: o que é e o que mudou no demurrage**. Belo Horizonte: Arraes Editores, 2018. 175 p. (Coleção Pantalassa)

SONG, DongWook; PANAYIDES, Photis M.. **Maritime logistics: a guide to contemporary shipping and port management**– Second edition. United Kingdom: British Library Cataloguing-in-Publication Data, 2015.

SOSA, Roosevelt Baldomir. **Comentários à Lei Aduaneira**, Decreto n.º91.030/85 (Regulamento Aduaneiro). São Paulo: Aduaneiras, 1995.

\_\_\_\_\_. **Temas Aduaneiros – Estudos Sobre Problemas Aduaneiros Contemporâneos**. São Paulo: Aduaneiras, 1999.

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA (STJ). **REsp 29121/SP**, Ministro WALDEMAR ZVEITER, T3 - TERCEIRA TURMA, DJ: 16/12/1992.

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA (STJ). **REsp 1076/SP**, Rel. Min. Bueno de Souza, T4 – Quarta Turma, DJ: 11/05/1993.

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA (STJ). **REsp 36706/SP**, Rel. Min. SÁLVIO DE FIGUEIREDO TEIXEIRA, T4 - QUARTA TURMA, DJ: 05/11/1996.

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA (STJ). **REsp 153787/SP**. Rel. Ministro BARROS MONTEIRO, T4 – QUARTA TURMA, DJ: 18/12/1997.

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA (STJ). **REsp 1076465/SP**, Rel. Ministro MARCO BUZZI, T4 - QUARTA TURMA. DJ: 08/10/2013.

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA (STJ). **REsp 673.048-RS**, 3ª Turma, Rel. Min. Marco Aurélio Bellizze, julgado em 08/05/2018.

SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL (STF), Plenário. **RE 636331/RJ**, Rel. Min. Gilmar Mendes e **ARE 766618/SP**, Rel. Min. Roberto Barroso, julgados em 25/05/2017.

STRENGER, Irineu. **Arbitragem Comercial Internacional**. São Paulo: LTR, 1996.

\_\_\_\_\_. **Contratos Internacionais do Comércio**. 3. ed. São Paulo: LTR, 1998.

\_\_\_\_\_. **Direito do Comércio Internacional e lex mercatoria**. São Paulo: LTR, 1996.

\_\_\_\_\_. **Direito Internacional Privado**. 5. ed. São Paulo: LTR, 2003.

\_\_\_\_\_. **Direito Processual Internacional**. São Paulo: LTR, 2003.

\_\_\_\_\_. **Relações Internacionais**. São Paulo: LTR, 1998.

\_\_\_\_\_. **Reparação do Dano em Direito Internacional Privado**. São Paulo: Revista do Tribunais, 1973.

\_\_\_\_\_. **Transporte Internacional de Cargas**. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2003.

STOPFORD, Martin. **Economia marítima**. São Paulo: Blucher, 2017.

TAYLOR, Charles. **Argumentos Filosóficos**. Tradução de Adail Ubirajara Sobral. São Paulo: Edições Loyola, 2014.

TARTUCE, Flávio. **Responsabilidade Civil**. 2 ed. Revista, atualizada e ampliada. Rio de Janeiro: Forense, 2020.

TEMPLEMAN, Lord. **Law of International Trade**. 2. ed. London: Old Bailey Press, 1999.

TEPEDINO, Gustavo. Aline de Miranda Valverde Terra. Gisela Sampaio da Cruz Guedes. **Fundamentos do Direito Civil. Responsabilidade Civil**. Volume 4. Rio de Janeiro: Forense, 2020.

TERRA, Aline de Miranda Valverde; GUEDES, Aline de Miranda; TEPEDINO, Gustavo. Fundamentos do Direito Civil – Volume 4. **Responsabilidade Civil**. Rio de Janeiro: Ed. GEN, 2020.

THE GRAIN AND FEED TRADE ASSOCIATION (GAFTA). **Contract No. 45.** Effective 1st September 2018. Disponível em: <[https://www.gafta.com/write/MediaUploads/Contracts/2018/45\\_2018.pdf](https://www.gafta.com/write/MediaUploads/Contracts/2018/45_2018.pdf)>. Acesso em: 20 abr 2021.

\_\_\_\_\_. **Contract No. 47.** CONTRACT FOR THE DELIVERY OF GOODS BY INLAND WATERWAYS CENTRAL AND EASTERN EUROPE. Effective 1st April 2012. Disponível em: <<https://www.gafta.com/write/MediaUploads/Contracts/2012/47.pdf>>. Acesso em: 20 abr 2021.

\_\_\_\_\_. **Contract No. 64.** GENERAL CONTRACT FOR GRAIN IN BULK. FOB TERMS. Effective 1st April 2012. Disponível em: <<https://www.gafta.com/write/MediaUploads/Contracts/2012/64.pdf>>. Acesso em: 20 abr 2021.

**The Hague-Visby Rules** - The Hague Rules as Amended by the Brussels Protocol 1968, Brussels, 1968. Disponível em: <[https://unctad.org/system/files/official-document/c4isl6rev1\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/c4isl6rev1_en.pdf)>. Acesso em: 10 fev 2021.

THEODORO JUNIOR, Humberto. Transporte de Pessoas no Novo Código Civil. **Revista Síntese de Direito Civil e Processual Civil.** n. 21, jan.-fev. 2003.

THORSTENSEN, Vera. OMC – **Organização Mundial do Comércio: as regras do comércio Internacional e a nova rodada de negociações multilaterais.** Coordenadora Yone Silva Pontes. 2ª edição: São Paulo: Aduaneiras, 2001.

TOURET, Corinne. **Navigation Maritime.** Recueil 5. Paris: Dalloz. 2001.

UNITED KINGDOM (UK). **E. L. OLDENDORFF & CO. G.m.b.H. v. TRADAX EXPORT S.A. (THE "JOHANNA OLDENDORFF"),** [1973] 2 Lloyd's Rep. 285, 1973.

\_\_\_\_\_. **Hong Kong Fir Shipping Co. Ltd v. Kawasaki Kisen Kaisha** [1961], 2 Lloyd's Report, 1961, p. 478.

\_\_\_\_\_. **Leduc & Co. V. Ward** [1888] 20 Q.B.D. 475, 1888.

\_\_\_\_\_. **Leeds Shipping Company, Ltd. v. Societe Francaise Bunge The Eastern City** [1958] 2 Lloyd's Report. 127, 1958.

\_\_\_\_\_. **Lindsay v. Klein (The Tatjana)** [1911] A.C. 1911.

\_\_\_\_\_. **Lord Watson em Hick v Raymond** [1893] AC 22, 1893.

\_\_\_\_\_. **Pyrene Co. v Scindia Steam Navigation** [1954] 2 Q.B. 402 ou [1954] 1 Lloyd's Report 321, 1954.

\_\_\_\_\_. **Reardon Smith Line v Black Sea & Baltic General Insurance Co.** [1939] 64 Ll. L. R. 229, 1939.

\_\_\_\_\_. **Riverstone Meat Company Pty., Ltd. V. Lanashire Shipping Company, Ltd. (The Muncaster Castle)** [1961] 1 Lloyd's Rep. 57 (H.L.), 1961.

\_\_\_\_\_. **The "Athanasia Comninos" and "Georges Chr. Lemos" QBD (Comm Ct),** 1 Lloyd's Rep 277 at p. 282 [1990].

\_\_\_\_\_. **The Eastern City** [1958] 2 Lloyd's Report 127, 1958.

\_\_\_\_\_. **The Evia** (n°2) [1982] 2 Lloyd's Report 307, 1982.

\_\_\_\_\_. **The Giannis NK** [1998] 1 Lloyd's Rep. 337 (The goods may be dangerous even though they constitute no risk to the vessel itself.), 1988.

\_\_\_\_\_. **The Hermine** [1979]. 1 Lloyd's Report, 212, 1979.

\_\_\_\_\_. **The Maratha Envoy** [1978] 1 Lloyd's Report, 1978.

\_\_\_\_\_. **Whistler International Ltd. v. Kawasaki Kisen Kaisha Ltd. (The Hill Harmony)** [2001] 1 Lloyd's Report. 147.

UNITED NATIONS COMMISSION ON INTERNATIONAL TRADE LAW (UNCITRAL). **Status:** United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (New York, 2008) (the "Rotterdam Rules"). Disponível em: <[https://uncitral.un.org/en/texts/transportgoods/conventions/rotterdam\\_rules/status](https://uncitral.un.org/en/texts/transportgoods/conventions/rotterdam_rules/status)>. Acesso em: 28 ago 2020.

\_\_\_\_\_. **Travaux préparatoires United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (New York, 2008) (the "Rotterdam Rules")**. Disponível em: <[https://uncitral.un.org/en/texts/transportgoods/conventions/rotterdam\\_rules/travaux](https://uncitral.un.org/en/texts/transportgoods/conventions/rotterdam_rules/travaux)>. Acesso em: 02 fev 2020.

\_\_\_\_\_. **United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (New York, 2008) (the "Rotterdam Rules")**. Texts and Status. Disponível em: <[https://uncitral.un.org/en/texts/transportgoods/conventions/rotterdam\\_rules](https://uncitral.un.org/en/texts/transportgoods/conventions/rotterdam_rules)>. Acesso em: 12 fev 2020.

\_\_\_\_\_. **United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea**. UNITED NATIONS PUBLICATION Sales No. E.09.V.9. June, 2014. Disponível em: <<https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/rotterdam-rules-e.pdf>>. Acesso em: 20 fev 2020.

\_\_\_\_\_. **United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (The Hamburg Rules)**. Hamburg, 30 March 1978. Disponível em: <[https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/a\\_conf89\\_13.pdf](https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/a_conf89_13.pdf)>. Acesso em: 10 fev 2021.

UNITED STATES COURT OF APPEALS, Seventh Circuit. **Matter of Oil Spill by the Amoco Cadiz**. Date published: Jan 24, 1992.

VEAUX-FOURNERIE, Paulette; VEAUX, Daniel Veaux. **Commerce Maritime Contrat de transport de marchandises - Responsabilité du Transporteur - Regime International: Conflits de lois, Conflits de Conventions, Conflits de Jurisdictions**. Fascicule 1269. Paris: Lexis Nexis Juris-Classeur, [1998]. 4 v.

VIANNA, Godofredo Mendes. **Direito Marítimo**. Vol. 1. Rio de Janeiro: FGV, 2016.

VIEIRA, Guilherme Bergmann Borges. **Regulamentação no Comércio Internacional, Aspectos Contratuais e Implicações Práticas**. São Paulo: Aduaneiras, 2002.

\_\_\_\_\_. **Transporte Internacional de Cargas**. 2ª Edição. São Paulo: Aduaneiras, 2003.

VITRAL, Waldir. **Manual de Direito Marítimo**. São Paulo, José Bushatsky Editor: 1977. 402 p.

WALD, Arnaldo. **Curso de Direito Civil Brasileiro Vol. II - Obrigações e Contratos**. 14. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2000.

WILSON, John F. **Carriage of Goods by Sea**. 4. ed. London: Longman, 2001.

WINTER, Luís Alexandre Carta. Ingrid Ghiachini Althaus e Tiago Gagliano Pinto Alberto (Organizadores) **Direito Econômico e Desenvolvimento**. Curitiba: Juruá Editora, 2012. 278 p.

\_\_\_\_\_; Martinho Martins Botelho. **O Direito Internacional do Mar e os Direitos Humanos: Algumas Considerações em Direito ao Desenvolvimento**. Em Revista Direito e Desenvolvimento, João Pessoa. V.6. n. 11, p. 117-131, jan/jun 2015.

\_\_\_\_\_; Michele Alessandra Hastreiter. **Análise Econômica do Direito Internacional**. Em Revista de Direito Internacional, Brasília: v12 n 2, 2015. P.262-282. disponível em: <https://www.corteidh.or.cr/tablas/r37280.pdf> acesso em: 20 de fevereiro de 2020.

WISWALL JR, Frank L. "Flags of Convenience". In: LOVETT, William A. **United States Shipping Policies and the World Market**. Westport: Quorum Books, 1996.

## **Anexo A – The Hague-Visby Rules**

### **The Hague-Visby Rules - The Hague Rules as Amended by the Brussels Protocol 1968**

#### ***Article I***

In these Rules the following words are employed, with the meanings set out below:

- (a) 'Carrier' includes the owner or the charterer who enters into a contract of carriage with a shipper.
- (b) 'Contract of carriage' applies only to contracts of carriage covered by a bill of lading or any similar document of title, in so far as such document relates to the carriage of goods by sea, including any bill of lading or any similar document as aforesaid issued under or pursuant to a charter party from the moment at which such bill of lading or similar document of title regulates the relations between a carrier and a holder of the same.
- (c) 'Goods' includes goods, wares, merchandise, and articles of every kind whatsoever except live animals and cargo which by the contract of carriage is stated as being carried on deck and is so carried.
- (d) 'Ship' means any vessel used for the carriage of goods by sea.
- (e) 'Carriage of goods' covers the period from the time when the goods are loaded on to the time they are discharged from the ship.

#### ***Article II***

Subject to the provisions of Article VI, under every contract of carriage of goods by sea the carrier, in relation to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of such goods, shall be subject to the responsibilities and liabilities and entitled to the rights and immunities hereinafter set forth.

#### ***Article III***

1. The carrier shall be bound before and at the beginning of the voyage to exercise due diligence to:
  - (a) Make the ship seaworthy;
  - (b) Properly man, equip and supply the ship;
  - (c) Make the holds, refrigerating and cool chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation.

2. Subject to the provisions of Article IV, the carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for, and discharge the goods carried.

3. After receiving the goods into his charge the carrier or the master or agent of the carrier shall, on demand of the shipper, issue to the shipper a bill of lading showing among other things:

(a) The leading marks necessary for identification of the goods as the same are furnished in writing by the shipper before the loading of such goods starts, provided such marks are stamped or otherwise shown clearly upon the goods if uncovered, or on the cases or coverings in which such goods are contained, in such a manner as should ordinarily remain legible until the end of the voyage.

(b) Either the number of packages or pieces, or the quantity, or weight, as the case may be, as furnished in writing by the shipper.

(c) The apparent order and condition of the goods.

Provided that no carrier, master or agent of the carrier shall be bound to state or show in the bill of lading any marks, number, quantity or weight which he has reasonable ground for suspecting not accurately to represent the goods actually received, or which he has had no reasonable means of checking.

4. Such a bill of lading shall be prima facie evidence of the receipt by the carrier of the goods as therein described in accordance with paragraph 3 (a), (b) and (c). However, proof to the contrary shall not be admissible when the bill of lading has been transferred to a third party acting in good faith.

5. The shipper shall be deemed to have guaranteed to the carrier the accuracy at the time of shipment of the marks, number, quantity and weight, as furnished by him, and the shipper shall indemnify the carrier against all loss, damages and expenses arising or resulting from inaccuracies in such particulars. The right of the carrier to such indemnity shall in no way limit his responsibility and liability under the contract of carriage to any person other than the shipper.

6. Unless notice of loss or damage and the general nature of such loss or damage be given in writing to the carrier or his agent at the port of discharge before or at the time of the removal of the goods into the custody of the person entitled to delivery thereof under the contract of carriage, or, if the loss or damage be not apparent, within three days, such removal shall be prima facie evidence of the delivery by the carrier of the goods as described in the bill of lading. The notice in writing need not be given if the state of the goods has, at the time of their receipt, been the subject of joint survey or inspection.

Subject to paragraph 6bis the carrier and the ship shall in any event be discharged from all liability whatsoever in respect of the goods, unless suit is brought within one year of their

delivery or of the date when they should have been delivered. This period, may however, be extended if the parties so agree after the cause of action has arisen.

In the case of any actual or apprehended loss or damage the carrier and the receiver shall give all reasonable facilities to each other for inspecting and tallying the goods.

6 bis. An action for indemnity against a third person may be brought even after the expiration of the year provided for in the preceding paragraph if brought within the time allowed by the law of the Court seized of the case. However, the time allowed shall be not less than three months, commencing from the day when the person bringing such action for indemnity has settled the claim or has been served with process in the action against himself.

7, After the goods are loaded the bill of lading to be issued by the carrier, master, or agent of the carrier, to the shipper shall, if the shipper so demands be a 'shipped' bill of lading, provided that if the shipper shall have previously taken up any document of title to such goods, he shall surrender the same as against the issue of the 'shipped' bill of lading, but at the option of the carrier such document of title may be noted at the port of shipment by the carrier, master, or agent with the name or names of the ship or ships upon which the goods have been shipped and the date or dates of shipment, and when so noted, if it shows the particulars mentioned in paragraph 3 of Article III, shall for the purpose of this article be deemed to constitute a 'shipped' bill of lading.

8. Any clause, covenant, or agreement in a contract of carriage relieving the carrier or the ship from liability for loss or damage to, or in connection with, goods arising from negligence, fault, or failure in the duties and obligations provided in this article or lessening such liability otherwise than as provided in these Rules, shall be null and void and of no effect. A benefit of insurance in favour of the carrier or similar clause shall be deemed to be a clause relieving the carrier from liability.

#### ***Article IV***

1. Neither the carrier nor the ship shall be liable for loss or damage arising or resulting from unseaworthiness unless caused by want of due diligence on the part of the carrier to make the ship seaworthy, and to secure that the ship is properly manned, equipped and supplied, and to make the holds, refrigerating and cool chambers and all other parts of the ship in which goods are carried fit and safe for their reception, carriage and preservation in accordance with the provisions of paragraph 1 of Article III. Whenever loss or damage has resulted from unseaworthiness the burden of proving the exercise of due diligence shall be on the carrier or other person claiming exemption under this article.

2. Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from:

- (a) Act, neglect, or default of the master, mariner, pilot, or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship.
- (b) Fire, unless caused by the actual fault or privity of the carrier.
- (c) Perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters.
- (d) Act of God.
- (e) Act of war.
- (f) Act of public enemies.
- (g) Arrest or restraint of princes, rulers or people, or seizure under legal process.
- (h) Quarantine restrictions.
- (i) Act or omission of the shipper or owner of the goods, his agent or representative.
- (j) Strikes or lockouts or stoppage or restraint of labour from whatever cause, whether partial or general.
- (k) Riots and civil commotions.
- (l) Saving or attempting to save life or property at sea.
- (m) Wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality or vice of the goods.
- (n) Insufficiency of packing.
- (o) Insufficiency or inadequacy of marks.
- (p) Latent defects not discoverable by due diligence.
- (q) Any other cause arising without the actual fault or privity of the carrier, or without the fault or neglect of the agents or servants of the carrier, but the burden of proof shall be on the person claiming the benefit of this exception to show that neither the actual fault or privity of the carrier nor the fault or neglect of the agents or servants of the carrier contributed to the loss or damage.

3. The shipper shall not be responsible for loss or damage sustained by the carrier or the ship arising or resulting from any cause without the act, fault or neglect of the shipper, his agents or his servants.

4. Any deviation in saving or attempting to save life or property at sea or any reasonable deviation shall not be deemed to be an infringement or breach of these Rules or of the contract of carriage, and the carrier shall not be liable for any loss or damage resulting therefrom.

5 (a) Unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading, neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connection with the goods in an amount exceeding the equivalent of 666.67 units of account per package or unit or units of account per

kilo of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.

<!--> (b) The total amount recoverable shall be calculated by reference to the value of such goods at the place and time at which the goods are discharged from the ship in accordance with the contract or should have been so discharged.

The value of the goods shall be fixed according to the commodity exchange price, or, if there be no such price, according to the current market price, or, if there be no commodity exchange price or current market price, by reference to the normal value of goods of the same kind and quality.

<!--> (c) Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the number of packages or units enumerated in the bill of lading as packed in such article of transport shall be deemed the number of packages or units for the purpose of this paragraph as far as these packages or units are concerned. Except as aforesaid such article of transport shall be considered the package or unit.

<!--> (d) The unit of account mentioned in this Article is the special drawing right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in h\_visby/art/art04\_5asub-paragraph (a) of this paragraph shall be converted into national currency on the basis of the value of that currency on a date to be determined by the law of the Court seized of the case.

<!--> (e) Neither the carrier nor the ship shall be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in this paragraph if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier done with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

<!--> (f) The declaration mentioned in sub-paragraph (a) of this paragraph, if embodied in the bill of lading, shall be prima facie evidence, but shall not be binding or conclusive on the carrier.

<!--> (g) By agreement between the carrier, master or agent of the carrier and the shipper other maximum amounts than those mentioned in sub-paragraph (a) of this paragraph may be fixed, provided that no maximum amount so fixed shall be less than the appropriate maximum mentioned in that sub-paragraph.

<!--> (h) Neither the carrier nor the ship shall be responsible in any event for loss or damage to, or in connection with, goods if the nature or value thereof has been knowingly mis-stated by the shipper in the bill of lading.

6. Goods of an inflammable, explosive or dangerous nature to the shipment whereof the carrier, master or agent of the carrier has not consented with knowledge of their nature and character, may at any time before discharge be landed at any place, or destroyed or rendered innocuous by the carrier without compensation and the shipper of such goods shall be liable for all damages and expenses directly or indirectly arising out of or resulting from such shipment. If any such goods shipped with such knowledge and consent shall become a danger to the ship

or cargo, they may in like manner be landed at any place, or destroyed or rendered innocuous by the carrier without liability on the part of the carrier except to general average, if any.

#### ***Article IV bis***

1. The defences and limits of liability provided for in these Rules shall apply in any action against the carrier in respect of loss or damage to goods covered by a contract of carriage whether the action be founded in contract or in tort.
2. If such an action is brought against a servant or agent of the carrier (such servant or agent not being an independent contractor), such servant or agent shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier is entitled to invoke under these Rules.
3. The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, and such servants and agents, shall in no case exceed the limit provided for in these Rules.
4. Nevertheless, a servant or agent of the carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of this article, if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the servant or agent done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

#### ***Article V***

A carrier shall be at liberty to surrender in whole or in part all or any of his rights and immunities or to increase any of his responsibilities and obligations under these Rules, provided such surrender or increase shall be embodied in the bill of lading issued to the shipper. The provisions of these Rules shall not be applicable to charter parties, but if bills of lading are issued in the case of a ship under a charter party they shall comply with the terms of these Rules. Nothing in these Rules shall be held to prevent the insertion in a bill of lading of any lawful provision regarding general average.

#### ***Article VI***

Notwithstanding the provisions of the preceding articles, a carrier, master or agent of the carrier and a shipper shall in regard to any particular goods be at liberty to enter into any agreement in any terms as to the responsibility and liability of the carrier for such goods, and as to the rights and immunities of the carrier in respect of such goods, or his obligation as to seaworthiness, so far as this stipulation is not contrary to public policy, or the care or diligence of his servants or agents in regard to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care

and discharge of the goods carried by sea, provided that in this case no bill of lading has been or shall be issued and that the terms agreed shall be embodied in a receipt which shall be a non-negotiable document and shall be marked as such.

An agreement so entered into shall have full legal effect.

Provided that this article shall not apply to ordinary commercial shipments made in the ordinary course of trade, but only to other shipments where the character or condition of the property to be carried or the circumstances, terms and conditions under which the carriage is to be performed are such as reasonably to justify a special agreement.

#### ***Article VII***

Nothing herein contained shall prevent a carrier or a shipper from entering into any agreement, stipulation, condition, reservation or exemption as to the responsibility and liability of the carrier or the ship for the loss or damage to, or in connection with, the custody and care and handling of goods prior to the loading on, and subsequent to the discharge from, the ship on which the goods are carried by sea.

#### ***Article VIII***

The provisions of these Rules shall not affect the rights and obligations of the carrier under any statute for the time being in force relating to the limitation of the liability of owners of sea-going vessels.

#### ***Article IX***

These Rules shall not affect the provisions of any international Convention or national law governing liability for nuclear damage.

#### ***Article X***

The provisions of these Rules shall apply to every bill of lading relating to the carriage of goods between ports in two different States if

- (a) the bill of lading is issued in a contracting State, or
- (b) the carriage is from a port in a contracting State, or
- (c) the contract contained in or evidenced by the bill of lading provides that these Rules or legislation of any State giving effect to them are to govern the contract;

whatever may be the nationality of the ship, the carrier, the shipper, the consignee, or any other interested person.

(The last two paragraphs of this Article are not reproduced. They require contracting States to apply the Rules to bills of lading mentioned in the Article and authorise them to apply the Rules to other bills of lading).

(Article 11 to 16 of the International Convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading signed at Brussels on August 25, 1974 are not reproduced. They deal with the coming into force of the Convention, procedure for ratification, accession and denunciation and the right to call for a fresh conference to consider amendments to the Rules contained in the Convention).

**Anexo B – The Hamburg Rules<sup>278</sup>****United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (The Hamburg Rules)**

Hamburg,  
30 March 1978

**ANNEXES****Annex I****United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea****PREAMBLE**

THE STATES PARTIES TO THIS CONVENTION,

*Having recognized the desirability of determining by agreement certain rules relating to the carriage of goods by sea,*

*Have decided to conclude a Convention for this purpose and have thereto agreed as follows:*

**PART I - GENERAL PROVISIONS*****Article 1 - Definitions***

In this Convention:

1. "Carrier" means any person by whom or in whose name a contract of carriage of goods by sea has been concluded with a shipper.
2. "Actual carrier" means any person to whom the performance of the carriage of the goods, or of part of the carriage, has been entrusted by the carrier, and includes any other person to whom such performance has been entrusted.
3. "Shipper" means any person by whom or in whose name or on whose behalf a contract of carriage of goods by sea has been concluded with a carrier, or any person by whom or in whose name or on whose behalf the goods are actually delivered to the carrier in relation to the contract of carriage by sea.

---

<sup>278</sup> Texto original extraído de: UNITED NATIONS COMMISSION ON INTERNATIONAL TRADE LAW (UNCITRAL). **United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (The Hamburg Rules)**. Hamburg, 30 March 1978.

4. "Consignee" means the person entitled to take delivery of the goods.
5. "Goods" includes live animals; where the goods are consolidated in a container, pallet or similar Article of transport or where they are packed, "goods" includes such Article of transport or packaging if supplied by the shipper.
6. "Contract of carriage by sea" means any contract whereby the carrier undertakes against payment of freight to carry goods by sea from one port to another; however, a contract which involves carriage by sea and also carriage by some other means is deemed to be a contract of carriage by sea for the purposes of this Convention only in so far as it relates to the carriage by sea.
7. "Bill of lading" means a document which evidences a contract of carriage by sea and the taking over or loading of the goods by the carrier, and by which the carrier undertakes to deliver the goods against surrender of the document. A provision in the document that the goods are to be delivered to the order of a named person, or to order, or to bearer, constitutes such an undertaking.
8. "Writing" includes, inter alia, telegram and telex.

### ***Article 2 - Scope of application***

1. The provisions of this Convention are applicable to all contracts of carriage by sea between two different States, if:
  - (a) The port of loading as provided for in the contract of carriage by sea is located in a Contracting State, or
  - (b) The port of discharge as provided for in the contract of carriage by sea is located in a Contracting State, or
  - (c) One of the optional ports of discharge provided for in the contract of carriage by sea is the actual port of discharge and such port is located in a Contracting State, or
  - (d) The bill of lading or other document evidencing the contract of carriage by sea is issued in a Contracting State, or
  - (e) The bill of lading or other document evidencing the contract of carriage by sea provides that the provisions of this Convention or the legislation of any State giving effect to them are to govern the contract.
2. The provisions of this Convention are applicable without regard to the nationality of the ship, the carrier, the actual carrier, the shipper, the consignee or any other interested person.
3. The provisions of this Convention are not applicable to charter-parties. However, where a bill of lading is issued pursuant to a charter-party, the provisions of the Convention apply to such a bill of lading if it governs the relation between the carrier and the holder of the bill of

loading, not being the charterer.

4. If a contract provides for future carriage of goods in a series of shipments during an agreed period, the provisions of this Convention apply to each shipment. However, where a shipment is made under a charter-party, the provisions of paragraph 3 of this Article apply.

### ***Article 3 - Interpretation of the Convention***

In the interpretation and application of the provisions of this Convention regard shall be had to its international character and to the need to promote uniformity.

## **PART II - LIABILITY OF THE CARRIER**

### ***Article 4 - Period of responsibility***

1. The responsibility of the carrier for the goods under this Convention covers the period during which the carrier is in charge of the goods at the port of loading, during the carriage and at the port of discharge.

2. For the purpose of paragraph 1 of this Article, the carrier is deemed to be in charge of the goods

(a) From the time he has taken over the goods from:

(i) The shipper, or a person acting on his behalf; or

(ii) An authority or other third party to whom, pursuant to law or regulations applicable at the port of loading, the goods must be handed over for shipment;

(b) Until the time he has delivered the goods:

(i) By handing over the goods to the consignee; or

(ii) In cases where the consignee does not receive the goods from the carrier, by placing them at the disposal of the consignee in accordance with the contract or with the law or with the usage of the particular trade, applicable at the port of discharge, or

(iii) By handing over the goods to an authority or other third party to whom, pursuant to law or regulations applicable at the port of discharge, the goods must be handed over.

3. In paragraphs 1 and 2 of this Article, reference to the carrier or to the consignee means, in addition to the carrier or the consignee, the servants or agents, respectively of the carrier or the consignee.

### ***Article 5 - Basis of liability***

1. The carrier is liable for loss resulting from loss of or damage to the goods, as well as from delay in delivery, if the occurrence which caused the loss, damage or delay took place while the goods were in his charge as defined in Article 4, unless the carrier proves that he, his servants or agents took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences.
2. Delay in delivery occurs when the goods have not been delivered at the port of discharge provided for in the contract of carriage by sea within the time expressly agreed upon or, in the absence of such agreement, within the time which it would be reasonable to require of a diligent carrier, having regard to the circumstances of the case.
3. The person entitled to make a claim for the loss of goods may treat the goods as lost if they have not been delivered as required by article 4 within 60 consecutive days following the expiry of the time for delivery according to paragraph 2 of this Article.
4. (a) The carrier is liable
  - (i) For loss or damage to the goods or delay in delivery caused by fire, if the claimant proves that the fire arose from fault or neglect on the part of the carrier, his servants or agents;
  - (ii) For such loss, damage or delay in delivery which is proved by the claimant to have resulted from the fault or neglect of the carrier, his servants or agents, in taking all measures that could reasonably be required to put out the fire and avoid or mitigate its consequences.(b) In case of fire on board the ship affecting the goods, if the claimant or the carrier so desires, a survey in accordance with shipment practices must be held into the cause and circumstances of the fire, and a copy of the surveyor's report shall be made available on demand to the carrier and the claimant.
5. With respect to live animals, the carrier is not liable for loss, damage or delay in delivery resulting from any special risks inherent in that kind of carriage. If the carrier proves that he has complied with any special instructions given to him by the shipper respecting the animals and that, in the circumstances of the case, the loss, damage or delay in delivery could be attributed to such risks, it is presumed that the loss, damage or delay in delivery was so caused, unless there is proof that all or a part of the loss, damage or delay in delivery resulted from fault or neglect on the part of the carrier, his servants or agents.
6. The carrier is not liable, except in general average, where loss, damage or delay in delivery resulted from measures to save life or from reasonable measures to save property at sea.
7. Where fault or neglect on the part of the carrier, his servants or agents combines with another cause to produce loss, damage or delay in delivery the carrier is liable only to the extent that the loss, damage or delay in delivery is attributable to such fault or neglect, provided that the carrier proves the amount of the loss, damage or delay in delivery not attributable thereto.

### ***Article 6 - Limits of liability***

1. (a) The liability of the carrier for loss resulting from loss of or damage to goods according to the provisions of Article 5 is limited to an amount equivalent to 835 units of account per package or other shipping unit or 2.5 units of account per kilogram of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.

(b) The liability of the carrier for delay in delivery according to the provisions of Article 5 is limited to an amount equivalent to two and a half times the freight payable for the goods delayed, but not exceeding the total freight payable under the contract of carriage of goods by sea.

(c) In no case shall the aggregate liability of the carrier, under both subparagraphs (a) and (b) of this paragraph, exceed the limitation which would be established under subparagraph (a) of this paragraph for total loss of the goods with respect to which such liability was incurred.

2. For the purpose of calculating which amount is the higher in accordance with paragraph 1 (a) of this Article, the following rules apply:

(a) Where a container, pallet or similar Article of transport is used to consolidate goods, the package or other shipping units enumerated in the bill of lading, if issued, or otherwise in any other document evidencing the contract of carriage by sea, as packed in such Article of transport are deemed packages or shipping units. Except as aforesaid the goods in such Article of transport are deemed one shipping unit.

(b) In cases where the Article of transport itself has been lost or damaged, that Article of transport, if not owned or otherwise supplied by the carrier, is considered one separate shipping unit.

3. Unit of account means the unit of account mentioned in Article 26.

4. By agreement between the carrier and the shipper, limits of liability exceeding those provided for in paragraph 1 may be fixed.

### ***Article 7 - Application to non-contractual claims***

1. The defences and limits of liability provided for in this Convention apply in any action against the carrier in respect of loss or damage to the goods covered by the contract of carriage by sea, as well as of delay in delivery whether the action is founded in contract, in tort or otherwise.

2. If such action is brought against a servant or agent of the carrier, such servant or agent, if he proves that he acted within the scope of his employment, is entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier is entitled to invoke under this Convention.

3. Except as provided in Article 8, the aggregate of the amounts recoverable from the carrier and from any persons referred to in paragraph 2 of this Article shall not exceed the limits of

liability provided for in this Convention.

### ***Article 8 - Loss of right to limit responsibility***

1. The carrier is not entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in Article 6 if it is proved that the loss, damage or delay in delivery resulted from an act or omission of the carrier done with the intent to cause such loss, damage or delay, or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result.

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 2 of Article 7, a servant or agent of the carrier is not entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in Article 6 if it is proved that the loss, damage or delay in delivery resulted from an act or omission of such servant or agent, done with the intent to cause such loss, damage or delay, or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result.

### ***Article 9 - Deck cargo***

1. The carrier is entitled to carry the goods on deck only if such carriage is in accordance with an agreement with the shipper or with the usage of the particular trade or is required by statutory rules or regulations.

2. If the carrier and the shipper have agreed that the goods shall or may be carried on deck, the carrier must insert in the bill of lading or other document evidencing the contract of carriage by sea a statement to that effect. In the absence of such statement the carrier has the burden of proving that an agreement for carriage on deck has been entered into; however, the carrier is not entitled to invoke such an agreement against a third party, including a consignee, who has acquired the bill of lading in good faith.

3. Where the goods have been carried on deck contrary to the provisions of paragraph 1 of this Article or where the carrier may not under paragraph 2 of this Article invoke an agreement for carriage on deck, the carrier, notwithstanding the provisions of paragraph 1 of article 5, is liable for loss of or damage to the goods, as well as for delay in delivery, resulting solely from the carriage on deck, and the extent of his liability is to be determined in accordance with the provisions of Article 6 or Article 8 of this Convention, as the case may be.

4. Carriage of goods on deck contrary to express agreement for carriage under deck is deemed to be an act or omission of the carrier within the meaning of Article 8.

### ***Article 10 - Liability of the carrier and actual carrier***

1. Where the performance of the carriage or part thereof has been entrusted to an actual carrier, whether or not in pursuance of a liberty under the contract of carriage by sea to do so, the carrier nevertheless remains responsible for the entire carriage according to the provisions of this Convention. The carrier is responsible, in relation to the carriage performed by the actual carrier, for the acts and omissions of the actual carrier and of his servants and agents acting within the scope of their employment.
2. All the provisions of this Convention governing the responsibility of the carrier also apply to the responsibility of the actual carrier for the carriage performed by him. The provisions of paragraphs 2 and 3 of Article 7 and of paragraph 2 of Article 8 apply if an action is brought against a servant or agent of the actual carrier.
3. Any special agreement under which the carrier assumes obligations not imposed by this Convention or waives rights conferred by this Convention affects the actual carrier only if agreed to by him expressly and in writing. Whether or not the actual carrier has so agreed, the carrier nevertheless remains bound by the obligations or waivers resulting from such special agreement.
4. Where and to the extent that both the carrier and the actual carrier are liable, their liability is joint and several.
5. The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, the actual carrier and their servants and agents shall not exceed the limits of liability provided for in this Convention.
6. Nothing in this Article shall prejudice any right of recourse as between the carrier and the actual carrier.

#### ***Article 11- Through carriage***

1. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of Article 10, where a contract of carriage by sea provides explicitly that a specified part of the carriage covered by the said contract is to be performed by a named person other than the carrier, the contract may also provide that the carrier is not liable for loss, damage or delay in delivery caused by an occurrence which takes place while the goods are in the charge of the actual carrier during such part of the carriage. Nevertheless, any stipulation limiting or excluding such liability is without effect if no judicial proceedings can be instituted against the actual carrier in a court competent under paragraph 1 or 2 of article 21. The burden of proving that any loss, damage or delay in delivery has been caused by such an occurrence rests upon the carrier.
2. The actual carrier is responsible in accordance with the provisions of paragraph 2 of Article 10 for loss, damage or delay in delivery caused by an occurrence which takes place while the goods are in his charge.

### **PART III - LIABILITY OF THE SHIPPER**

#### ***Article 12- General rule***

The shipper is not liable for loss sustained by the carrier or the actual carrier, or for damage sustained by the ship, unless such loss or damage was caused by the fault or neglect of the shipper, his servants or agents. Nor is any servant or agent of the shipper liable for such loss or damage unless the loss or damage was caused by fault or neglect on his part.

#### ***Article 13 - Special rules on dangerous goods***

1. The shipper must mark or label in a suitable manner dangerous goods as dangerous.
2. Where the shipper hands over dangerous goods to the carrier or an actual carrier, as the case may be, the shipper must inform him of the dangerous character of the goods and, if necessary, of the precautions to be taken. If the shipper fails to do so and such carrier or actual carrier does not otherwise have knowledge of their dangerous character:
  - (a) The shipper is liable to the carrier and any actual carrier for the loss resulting from the shipment of such goods, and
  - (b) The goods may at any time be unloaded, destroyed or rendered innocuous, as the circumstances may require, without payment of compensation.
3. The provisions of paragraph 2 of this Article may not be invoked by any person if during the carriage he has taken the goods in his charge with knowledge of their dangerous character.
4. If, in cases where the provisions of paragraph 2, subparagraph (b), of this Article do not apply or may not be invoked, dangerous goods become an actual danger to life or property, they may be unloaded, destroyed or rendered innocuous, as the circumstances may require, without payment of compensation except where there is an obligation to contribute in general average or where the carrier is liable in accordance with the provisions of Article 5.

### **PART IV - TRANSPORT DOCUMENTS**

#### ***Article 14 - Issue of bill of lading***

1. When the carrier or the actual carrier takes the goods in his charge, the carrier must, on

demand of the shipper, issue to the shipper a bill of lading.

2. The bill of lading may be signed by a person having authority from the carrier. A bill of lading signed by the master of the ship carrying the goods is deemed to have been signed on behalf of the carrier.

3. The signature on the bill of lading may be in handwriting, printed in facsimile, perforated, stamped, in symbols, or made by any other mechanical or electronic means, if no inconsistent with the law of the country where the bill of lading is issued.

### ***Article 15- Contents of bill of lading***

1. The bill of lading must include, inter alia, the following particulars:

(a) The general nature of the goods, the leading marks necessary for identification of the goods, an express statement, if applicable, as to the dangerous character of the goods, the number of packages or pieces, and the weight of the goods or their quantity otherwise expressed, all such particulars as furnished by the shipper;

(b) the apparent condition of the goods;

(c) the name and principal place of business of the carrier;

(d) the name of the shipper;

(e) the consignee if named by the shipper;

(f) the port of loading under the contract of carriage by sea and the date on which the goods were taken over by the carrier at the port of loading;

(g) the port of discharge under the contract of carriage by sea;

(h) the number of originals of the bill of lading, if more than one;

(i) the place of issuance of the bill of lading;

(j) the signature of the carrier or a person acting on his behalf;

(k) the freight to the extent payable by the consignee or other indication that freight is payable by him;

(l) the statement referred to in paragraph 3 of Article 23;

(m) the statement, if applicable, that the goods shall or may be carried on deck;

(n) the date or the period of delivery of the goods at the port of discharge if expressly agreed upon between the parties; and

(o) any increased limit or limits of liability where agreed in accordance with paragraph 4 of Article 6.

2. After the goods have been loaded on board, if the shipper so demands, the carrier must issue to the shipper a "shipped" bill of lading which, in addition to the particulars required under paragraph 1 of this Article, must state that the goods are on board a named ship or ships, and

the date or dates of loading. If the carrier has previously issued to the shipper a bill of lading or other document of title with respect to any of such goods, on request of the carrier, the shipper must surrender such document in exchange for a "shipped" bill of lading. The carrier may amend any previously issued document in order to meet the shipper's demand for a "shipped" bill of lading if, as amended, such document includes all the information required to be contained in a "shipped" bill of lading.

3. The absence in the bill of lading of one or more particulars referred to in this Article does not affect the legal character of the document as a bill of lading provided that it nevertheless meets the requirements set out in paragraph 7 of Article 1.

### ***Article 16 - Bills of lading: reservations and evidentiary effect***

1. If the bill of lading contains particulars concerning the general nature, leading marks, number of packages or pieces, weight or quantity of the goods which the carrier or other person issuing the bill of lading on his behalf knows or has reasonable grounds to suspect do not accurately represent the goods actually taken over or, where a "shipped" bill of lading is issued, loaded, or if he had no reasonable means of checking such particulars, the carrier or such other person must insert in the bill of lading a reservation specifying these inaccuracies, grounds of suspicion or the absence of reasonable means of checking.

2. If the carrier or other person issuing the bill of lading on his behalf fails to note on the bill of lading the apparent condition of the goods, he is deemed to have noted on the bill of lading that the goods were in apparent good condition.

3. Except for particulars in respect of which and to the extent to which a reservation permitted under paragraph 1 of this Article has been entered:

(a) The bill of lading is prima facie evidence of the taking over or, where a "shipped" bill of lading is issued, loading, by the carrier of the goods as described in the bill of lading; and

(b) Proof to the contrary by the carrier is not admissible if the bill of lading has been transferred to a third party, including a consignee, who in good faith has acted in reliance on the description of the goods therein.

4. A bill of lading which does not, as provided in paragraph 1, subparagraph (h) of Article 15, set forth the freight or otherwise indicate that freight is payable by the consignee or does not set forth demurrage incurred at the port of loading payable by the consignee, is prima facie evidence that no freight or such demurrage is payable by him. However, proof to the contrary by the carrier is not admissible when the bill of lading has been transferred to a third party, including a consignee, who in good faith has acted in reliance on the absence in the bill of lading of any such indication.

### ***Article 17 - Guarantees by the shipper***

1. The shipper is deemed to have guaranteed to the carrier the accuracy of particulars relating to the general nature of the goods, their marks, number, weight and quantity as furnished by him for insertion in the bill of lading. The shipper must indemnify the carrier against the loss resulting from inaccuracies in such particulars. The shipper remains liable even if the bill of lading has been transferred by him. The right of the carrier to such indemnity in no way limits his liability under the contract of carriage by sea to any person other than the shipper.
2. Any letter of guarantee or agreement by which the shipper undertakes to indemnify the carrier against loss resulting from the issuance of the bill of lading by the carrier, or by a person acting on his behalf, without entering a reservation relating to particulars furnished by the shipper for insertion in the bill of lading, or to the apparent condition of the goods, is void and of no effect as against any third party, including a consignee, to whom the bill of lading has been transferred.
3. Such letter of guarantee or agreement is valid as against the shipper unless the carrier or the person acting on his behalf, by omitting the reservation referred to in paragraph 2 of this Article, intends to defraud a third party, including a consignee, who acts in reliance on the description of the goods in the bill of lading. In the latter case, if the reservation omitted relates to particulars furnished by the shipper for insertion in the bill of lading, the carrier has no right of indemnity from the shipper pursuant to paragraph 1 of this Article.
4. In the case of intended fraud referred to in paragraph 3 of this article the carrier is liable, without the benefit of the limitation of liability provided for in this Convention, for the loss incurred by a third party, including a consignee, because he has acted in reliance on the description of the goods in the bill of lading.

### ***Article 18 - Documents other than bills of lading***

Where a carrier issues a document other than a bill of lading to evidence the receipt of the goods to be carried, such a document is prima facie evidence of the conclusion of the contract of carriage by sea and the taking over by the carrier of the goods as therein described.

## **PART V - CLAIMS AND ACTIONS**

### ***Article 19 - Notice of loss, damage or delay***

1. Unless notice of loss or damage, specifying the general nature of such loss or damage, is given in writing by the consignee to the carrier not later than the working day after the day

when the goods were handed over to the consignee, such handing over is prima facie evidence of the delivery by the carrier of the goods as described in the document of transport or, if no such document has been issued, in good condition.

2. Where the loss or damage is not apparent, the provisions of paragraph 1 of this Article apply correspondingly if notice in writing is not given within 15 consecutive days after the day when the goods were handed over to the consignee.

3. If the state of the goods at the time they were handed over to the consignee has been the subject of a joint survey or inspection by the parties, notice in writing need not be given of loss or damage ascertained during such survey or inspection.

4. In the case of any actual or apprehended loss or damage the carrier and the consignee must give all reasonable facilities to each other for inspecting and tallying the goods.

5. No compensation shall be payable for loss resulting from delay in delivery unless a notice has been given in writing to the carrier within 60 consecutive days after the day when the goods were handed over to the consignee.

6. If the goods have been delivered by an actual carrier, any notice given under this Article to him shall have the same effect as if it had been given to the carrier, and any notice given to the carrier shall have effect as if given to such actual carrier.

7. Unless notice of loss or damage, specifying the general nature of the loss or damage, is given in writing by the carrier or actual carrier to the shipper not later than 90 consecutive days after the occurrence of such loss or damage or after the delivery of the goods in accordance with paragraph 2 of Article 4, whichever is later, the failure to give such notice is prima facie evidence that the carrier or the actual carrier has sustained no loss or damage due to the fault or neglect of the shipper, his servants or agents.

8. For the purpose of this Article, notice given to a person acting on the carrier's or the actual carriers' behalf, including the master or the officer in charge of the ship, or to a person acting on the shipper's behalf is deemed to have been given to the carrier, to the actual carrier or to the shipper, respectively.

#### ***Article 20 - Limitation of actions***

1. Any action relating to carriage of goods under this Convention is time-barred if judicial or arbitral proceedings have not been instituted within a period of two years.

2. The limitation period commences on the day on which the carrier has delivered the goods or part thereof or, in cases where no goods have been delivered, on the last day on which the goods should have been delivered.

3. The day on which the limitation period commences is not included in the period.

4. The person against whom a claim is made may at any time during the running of the limitation period extend that period by a declaration in writing to the claimant. This period may be further extended by another declaration or declarations.

5. An action for indemnity by a person held liable may be instituted even after the expiration of the limitation period provided for in the preceding paragraphs if instituted within the time allowed by the law of the State where proceedings are instituted. However, the time allowed shall not be less than 90 days commencing from the day when the person instituting such action for indemnity has settled the claim or has been served with process in the action against himself.

### ***Article 21 - Jurisdiction***

1. In judicial proceedings relating to carriage of goods under this Convention the plaintiff, at his option, may institute an action in a court which, according to the law of the State where the court is situated, is competent and within the jurisdiction of which is situated one of the following places:

- (a) The principal place of business or, in the absence thereof, the habitual residence of the defendant; or
- (b) The place where the contract was made provided that the defendant has there a place of business, branch or agency through which the contract was made; or
- (c) The port of loading or the port of discharge; or
- (d) Any additional place designated for that purpose in the contract of carriage by sea.

2. (a) Notwithstanding the preceding provisions of this Article, an action may be instituted in the courts of any port or place in a Contracting State at which the carrying vessel or any other vessel of the same ownership may have been arrested in accordance with applicable rules of the law of that State and of international law. However, in such a case, at the petition of the defendant, the claimant must remove the action, at his choice, to one of the jurisdictions referred to in paragraph 1 of this Article for the determination of the claim, but before such removal the defendant must furnish security sufficient to ensure payment of any judgement that may subsequently be awarded to the claimant in the action.

(b) All questions relating to the sufficiency or otherwise of the security shall be determined by the court of the port or place of the arrest.

3. No judicial proceedings relating to carriage of goods under this Convention may be instituted in a place not specified in paragraph 1 or 2 of this Article. The provisions of this paragraph do not constitute an obstacle to the jurisdiction of the Contracting States for provisional or protective measures.

4. (a) Where an action has been instituted in a court competent under paragraph 1 or 2 of this Article or where judgement has been delivered by such a court, no new action may be started between the same parties on the same grounds unless the judgement of the court before which the first action instituted is not enforceable in the country in which the new proceedings are instituted.

(b) For the purpose of this Article the institution of measures with a view to obtaining enforcement of a judgement is not to be considered as the starting of a new action;

(c) For the purpose of this Article, the removal of an action to a different court within the same country, or to a court in another country, in accordance with paragraph 2 (a) of this Article, is not to be considered as the starting of a new action.

5. Notwithstanding the provisions of the preceding paragraphs, an agreement made by the parties, after a claim under the contract of carriage by sea has arisen, which designates the place where the claimant may institute an action, is effective.

#### ***Article 22 - Arbitration***

1. Subject to the provisions of this Article, parties may provide by agreement evidenced in writing that any dispute that may arise relating to carriage of goods under this Convention shall be referred to arbitration.

2. Where a charter-party contains a provision that disputes arising thereunder shall be referred to arbitration and a bill of lading issued pursuant to the charterparty does not contain a special annotation providing that such provision shall be binding upon the holder of the bill of lading, the carrier may not invoke such provision as against a holder having acquired the bill of lading in good faith.

3. The arbitration proceedings shall, at the option of the claimant, be instituted at one of the following places:

(a) A place in a State within whose territory is situated:

(i) The principal place of business of the defendant or, in the absence thereof, the habitual residence of the defendant; or

(ii) The place where the contract was made, provided that the defendant has there a place of business, branch or agency through which the contract was made; or

(iii) The port of loading or the port of discharge; or

(b) Any place designated for that purpose in the arbitration clause or agreement.

4. The arbitrator or arbitration tribunal shall apply the rules of this Convention.

5. The provisions of paragraph 3 and 4 of this Article are deemed to be part of every arbitration clause or agreement, and any term of such clause or agreement which is inconsistent therewith

is null and void.

6. Nothing in this Article affects the validity of an agreement relating to arbitration made by the parties after the claim under the contract of carriage by sea has arisen.

## **PART VI - SUPPLEMENTARY PROVISIONS**

### ***Article 23 - Contractual stipulations***

1. Any stipulation in a contract of carriage by sea, in a bill of lading, or in any other document evidencing the contract of carriage by sea is null and void to the extent that it derogates, directly or indirectly, from the provisions of this Convention. The nullity of such a stipulation does not affect the validity of the other provisions of the contract or document of which it forms a part. A clause assigning benefit of insurance of the goods in favour of the carrier, or any similar clause, is null and void.

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this Article, a carrier may increase his responsibilities and obligations under this Convention.

3. Where a bill of lading or any other document evidencing the contract of carriage by sea is issued, it must contain a statement that the carriage is subject to the provisions of this Convention which nullify any stipulation derogating therefrom to the detriment of the shipper or the consignee.

4. Where the claimant in respect of the goods has incurred loss as a result of a stipulation which is null and void by virtue of the present Article, or as a result of the omission of the statement referred to in paragraph 3 of this Article, the carrier must pay compensation to the extent required in order to give the claimant compensation in accordance with the provisions of this Convention for any loss of or damage to the goods as well as for delay in delivery. The carrier must, in addition pay compensation for costs incurred by the claimant for the purpose of exercising his right, provided that costs incurred in the action where the foregoing provision is invoked are to be determined in accordance with the law of the State where proceedings are instituted.

### ***Article 24 - General average***

1. Nothing in this Convention shall prevent the application of provisions in the contract of carriage by sea or national law regarding the adjustment of general average.

2. With the exception of Article 20, the provisions of this Convention relating to the liability of the carrier for loss of or damage to the goods also determine whether the consignee may refuse contribution in general average and the liability of the carrier to indemnify the consignee

in respect of any such contribution made or any salvage paid.

#### ***Article 25 - Other conventions***

1. This Convention does not modify the rights or duties of the carrier, the actual carrier and their servants and agents, provided for in international conventions or national law relating to the limitation of liability of owners of seagoing ships.

2. The provisions of Articles 21 and 22 of this Convention do not prevent the application of the mandatory provisions of any other multilateral convention already in force at the date of this Convention relating to matters dealt with in the said Articles, provided that the dispute arises exclusively between parties having their principal place of business in States members of such other convention. However, this paragraph does not affect the application of paragraph 4 of Article 22 of this Convention.

3. No liability shall arise under the provisions of this Convention for damage caused by a nuclear incident if the operator of a nuclear installation is liable for such damage:

(a) Under either the Paris Convention of 29 July 1960 on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy as amended by the Additional Protocol of 28 January 1964 or the Vienna Convention of 21 May 1963 on Civil Liability for Nuclear Damage, or

(b) By virtue of national law governing the liability for such damage, provided that such law is in all respects as favourable to persons who may suffer damage as either the Paris or Vienna Conventions.

4. No liability that arise under the provisions of this Convention for any loss of or damage to or delay in delivery of luggage for which the carrier is responsible under any international convention or national law relating to the carriage of passengers and their luggage by sea.

5. Nothing contained in this Convention prevents a Contracting State from applying any other international convention which is already in force at the date of this Convention and which applies mandatorily to contracts of carriage of goods primarily by a mode of transport other than transport by sea. This provision also applies to any subsequent revision or amendment of such international convention.

#### ***Article 26 - Unit of account***

I. The unit of account referred to in Article 6 of this Convention is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in Article 6 are to be converted into the national currency of a State according to the value of such currency at the date of judgement or the date agreed upon by the parties. The value of a national currency, in

terms of the Special Drawing Right, of a Contracting State which is a member of the International Monetary Fund is to be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions. The value of a national currency in terms of the Special Drawing Right of a Contracting State which is not a member of the International Monetary Fund is to be calculated in a manner determined by that State.

2. Nevertheless, those States which are not members of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 1 of this Article may, at the time of signature, or at the time of ratification, acceptance, approval or accession or at any time thereafter, declare that the limits of liability provided for in this Convention to be applied in their territories shall be fixed as: 12,500 monetary units per package or other shipping unit or 37.5 monetary units per kilogram of gross weight of the goods.

3. The monetary unit referred to in paragraph 2 of this Article corresponds to sixty-five and a half milligrams of gold of millesimal fineness nine hundred. The conversion of the amounts referred to in paragraph 2 into the national currency is to be made according to the law of the State concerned.

4. The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 1 and the conversion mentioned in paragraph 3 of this Article is to be made in such a manner as to express in the national currency of the Contracting State as far as possible the same real value for the amounts in Article 6 as is expressed there in units of account. Contracting States must communicate to the depositary the manner of calculation pursuant to paragraph 1 of this Article, or the result of the conversion mentioned in paragraph 3 of this Article, as the case may be, at the time of signature or when depositing their instruments of ratification, acceptance, approval or accession, or when availing themselves of the option provided for in paragraph 2 of this Article and whenever there is a change in the manner of such calculation or in the result of such conversion.

## **PART VII - FINAL CLAUSES**

### ***Article 27- Depositary***

The Secretary-General of the United Nations is hereby designated as the depositary of this Convention.

### ***Article 28 - Signature, ratification, acceptance, approval, accession***

1. This Convention is open for signature by all States until 30 April 1979 at the Headquarters

of the United Nations, New York.

2. This Convention is subject to ratification, acceptance or approval by the signatory States.
3. After 30 April 1979, this Convention will be open for accession by all States which are not signatory States.
4. Instruments of ratification, acceptance, approval and accession are to be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

#### ***Article 29- Reservations***

No reservations may be made to this Convention.

#### ***Article 30 - Entry into force***

1. This Convention enters into force on the first day of the month following the expiration of one year from the date of deposit of the 20th instrument of ratification, acceptance, approval or accession.
2. For each State which becomes a Contracting State to this Convention after the date of the deposit of the 20th instrument of ratification, acceptance, approval or accession, this Convention enters into force on the first day of the month following the expiration of one year after the deposit of the appropriate instrument on behalf of that State.
3. Each Contracting State shall apply the provisions of this Convention to contracts of carriage by sea concluded on or after the date of the entry into force of this Convention in respect of that State.

#### ***Article 31- Denunciation of other conventions***

1. Upon becoming a Contracting State to this Convention, any State party to the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924 (1924 Convention) must notify the Government of Belgium as the depositary of the 1924 Convention of its denunciation of the said Convention with a declaration that the denunciation is to take effect as from the date when this Convention enters into force in respect of that State.
2. Upon the entry into force of this Convention under paragraph 1 of article 30, the depositary of this Convention must notify the Government of Belgium as the depositary of the 1924 Convention of the date of such entry into force, and of the names of the Contracting States in respect of which the Convention has entered into force.

3. The provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article apply correspondingly in respect of States parties to the Protocol signed on 23 February 1968 to amend the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924.

4. Notwithstanding Article 2 of this Convention, for the purposes of paragraph 1 of this Article, a Contracting State may, if it deems it desirable, defer the denunciation of the 1924 Convention and of the 1924 Convention as modified by the 1968 Protocol for a maximum period of five years from the entry into force of this Convention. It will then notify the Government of Belgium of its intention. During this transitory period, it must apply to the Contracting States this Convention to the exclusion of any other one.

### ***Article 32 - Revision and amendment***

1. At the request of not less than one-third of the Contracting States to this Convention, the depositary shall convene a conference of the Contracting States for revising or amending it.

2. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to this Convention, is deemed to apply to the Convention as amended.

### ***Article 33 - Revision of the limitation amounts and unit of account or monetary unit***

1. Notwithstanding the provisions of Article 32, a conference only for the purpose of altering the amount specified in Article 6 and paragraph 2 of Article 26, or of substituting either or both of the units defined in paragraphs 1 and 3 of Article 26 by other units is to be convened by the depositary in accordance with paragraph 2 of this article. An alteration of the amounts shall be made only because of a significant change in their real value.

2. A revision conference is to be convened by the depositary when not less than one-fourth of the Contracting States so request.

3. Any decision by the conference must be taken by a two-thirds majority of the participating States. The amendment is communicated by the depositary to all the Contracting States for acceptance and to all the States signatories of the Convention for information.

4. Any amendment adopted enters into force on the first day of the month following one year after its acceptance by two-thirds of the Contracting States. Acceptance is to be effected by the deposit of a formal instrument to that effect, with the depositary.

5. After entry into force of an amendment a Contracting State which has accepted the amendment is entitled to apply the Convention as amended in its relations with Contracting

States which have not within six months after the adoption of the amendment notified the depositary that they are not bound by the amendment.

6. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to this Convention, is deemed to apply to the Convention as amended.

### ***Article 34 - Denunciation***

1. A Contracting State may denounce this Convention at any time by means of a notification in writing addressed to the depositary.

2. The denunciation takes effect on the first day of the month following the expiration of one year after the notification is received by the depositary. Where a longer period is specified in the notification, the denunciation takes effect upon the expiration of such longer period after the notification is received by the depositary.

## **ANNEX II**

### **Common understanding adopted by the United Nations Conference on the Carriage of Goods by Sea**

It is the common understanding that the liability of the carrier under this Convention is based on the principle of presumed fault or neglect. This means that, as a rule, the burden of proof rests on the carrier but, with respect to certain cases, the provisions of the Convention modify this rule.

## **ANNEX III**

### **Resolution adopted by the United Nations Conference on the Carriage of Goods by Sea**

*Noting* with appreciation the kind invitation of the Federal Republic of Germany to hold the Conference in Hamburg,

*Being* aware that the facilities placed at the disposal of the Conference and the generous hospitality bestowed on the participants by the Government of the Federal Republic of Germany and by the Free and Hanseatic City of Hamburg, have in no small measure

contributed to the success of the Conference.

*Expresses* its gratitude to the Government and people of the Federal Republic of Germany, and

*Having adopted* the Convention on the Carriage of Goods by Sea on the basis of a draft Convention prepared by the United Nations Commission on International Trade Law at the request of the United Nations Conference on Trade and Development,

*Expresses* its gratitude to the United Nations Commission on International Trade Law and to the United Nations Conference on Trade and Development for their outstanding contribution to the simplification and harmonisation of the law of the carriage of goods by sea, and decides to designate the Convention adopted by the Conference as the: "UNITED NATIONS CONVENTION ON THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA, 1978", and

*Recommends* that the rules embodied therein be known as the "HAMBURG RULES".

**Anexo C – The Rotterdam Rules<sup>279</sup>****UNITED NATIONS CONVENTION ON CONTRACTS FOR THE INTERNATIONAL  
CARRIAGE OF GOODS WHOLLY OR PARTLY BY SEA**

*The States Parties to this Convention,*

*Reaffirming* their belief that international trade on the basis of equality and mutual benefit is an important element in promoting friendly relations among States,

*Convinced* that the progressive harmonization and unification of international trade law, in reducing or removing legal obstacles to the flow of international trade, significantly contributes to universal economic cooperation among all States on a basis of equality, equity and common interest, and to the well-being of all peoples,

*Recognizing* the significant contribution of the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, signed in Brussels on 25 August 1924, and its Protocols, and of the United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, signed in Hamburg on 31 March 1978, to the harmonization of the law governing the carriage of goods by sea,

*Mindful* of the technological and commercial developments that have taken place since the adoption of those conventions and of the need to consolidate and modernize them,

*Noting* that shippers and carriers do not have the benefit of a binding universal regime to support the operation of contracts of maritime carriage involving other modes of transport,

*Believing* that the adoption of uniform rules to govern international contracts of carriage wholly or partly by sea will promote legal certainty, improve the efficiency of international carriage of goods and facilitate new access opportunities for previously remote parties and markets, thus

---

<sup>279</sup> Texto original extraído de: UNITED NATIONS COMMISSION ON INTERNATIONAL TRADE LAW (UNCITRAL). **United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea**. UNITED NATIONS PUBLICATION Sales No. E.09.V.9. June, 2014. Disponível em: <<https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/rotterdam-rules-e.pdf>>. Acesso em: 20 fev 2020.

playing a fundamental role in promoting trade and economic development, both domestically and internationally,

*Have agreed as follows:*

## **Chapter 1 General provisions**

### **Article 1 Definitions**

For the purposes of this Convention:

1. "Contract of carriage" means a contract in which a carrier, against the payment of freight, undertakes to carry goods from one place to another. The contract shall provide for carriage by sea and may provide for carriage by other modes of transport in addition to the sea carriage.
2. "Volume contract" means a contract of carriage that provides for the carriage of a specified quantity of goods in a series of shipments during an agreed period of time. The specification of the quantity may include a minimum, a maximum or a certain range.
3. "Liner transportation" means a transportation service that is offered to the public through publication or similar means and includes transportation by ships operating on a regular schedule between specified ports in accordance with publicly available timetables of sailing dates.
4. "Non-liner transportation" means any transportation that is not liner transportation.
5. "Carrier" means a person that enters into a contract of carriage with a shipper.
6. (a) "Performing party" means a person other than the carrier that performs or undertakes to perform any of the carrier's obligations under a contract of carriage with respect to the receipt, loading, handling, stowage, carriage, keeping, care, unloading or delivery of the goods, to the extent that such person acts, either directly or indirectly, at the carrier's request or under the carrier's supervision or control.

(b) “Performing party” does not include any person that is retained, directly or indirectly, by a shipper, by a documentary shipper, by the controlling party or by the consignee instead of by the carrier.

7. “Maritime performing party” means a performing party to the extent that it performs or undertakes to perform any of the carrier’s obligations during the period between the arrival of the goods at the port of loading of a ship and their departure from the port of discharge of a ship. An inland carrier is a maritime performing party only if it performs or undertakes to perform its services exclusively within a port area.

8. “Shipper” means a person that enters into a contract of carriage with a carrier.

9. “Documentary shipper” means a person, other than the shipper, that accepts to be named as “shipper” in the transport document or electronic transport record.

10. “Holder” means:

(a) A person that is in possession of a negotiable transport document; and (i) if the document is an order document, is identified in it as the shipper or the consignee, or is the person to which the document is duly endorsed; or (ii) if the document is a blank endorsed order document or bearer document, is the bearer thereof; or

(b) The person to which a negotiable electronic transport record has been issued or transferred in accordance with the procedures referred to in article 9, paragraph 1.

11. “Consignee” means a person entitled to delivery of the goods under a contract of carriage or a transport document or electronic transport record.

12. “Right of control” of the goods means the right under the contract of carriage to give the carrier instructions in respect of the goods in accordance with chapter 10.

13. “Controlling party” means the person that pursuant to article 51 is entitled to exercise the right of control.

14. “Transport document” means a document issued under a contract of carriage by the carrier that:

(a) Evidences the carrier’s or a performing party’s receipt of goods under a contract of

carriage; and

(b) Evidences or contains a contract of carriage.

15. "Negotiable transport document" means a transport document that indicates, by wording such as "to order" or "negotiable" or other appropriate wording recognized as having the same effect by the law applicable to the document, that the goods have been consigned to the order of the shipper, to the order of the consignee, or to bearer, and is not explicitly stated as being "non-negotiable" or "not negotiable".

16. "Non-negotiable transport document" means a transport document that is not a negotiable transport document.

17. "Electronic communication" means information generated, sent, received or stored by electronic, optical, digital or similar means with the result that the information communicated is accessible so as to be usable for subsequent reference.

18. "Electronic transport record" means information in one or more messages issued by electronic communication under a contract of carriage by a carrier, including information logically associated with the electronic transport record by attachments or otherwise linked to the electronic transport record contemporaneously with or subsequent to its issue by the carrier, so as to become part of the electronic transport record, that:

(a) Evidences the carrier's or a performing party's receipt of goods under a contract of carriage; and

(b) Evidences or contains a contract of carriage.

19. "Negotiable electronic transport record" means an electronic transport record:

(a) That indicates, by wording such as "to order", or "negotiable", or other appropriate wording recognized as having the same effect by the law applicable to the record, that the goods have been consigned to the order of the shipper or to the order of the consignee, and is not explicitly stated as being "non-negotiable" or "not negotiable"; and

(b) The use of which meets the requirements of article 9, paragraph 1.

20. "Non-negotiable electronic transport record" means an electronic transport record that is not a negotiable electronic transport record.

21. The “issuance” of a negotiable electronic transport record means the issuance of the record in accordance with procedures that ensure that the record is subject to exclusive control from its creation until it ceases to have any effect or validity.

22. The “transfer” of a negotiable electronic transport record means the transfer of exclusive control over the record.

23. “Contract particulars” means any information relating to the contract of carriage or to the goods (including terms, notations, signatures and endorsements) that is in a transport document or an electronic transport record.

24. “Goods” means the wares, merchandise, and articles of every kind whatsoever that a carrier undertakes to carry under a contract of carriage and includes the packing and any equipment and container not supplied by or on behalf of the carrier.

25. “Ship” means any vessel used to carry goods by sea.

26. “Container” means any type of container, transportable tank or flat, swap-body, or any similar unit load used to consolidate goods, and any equipment ancillary to such unit load.

27. “Vehicle” means a road or railroad cargo vehicle.

28. “Freight” means the remuneration payable to the carrier for the carriage of goods under a contract of carriage.

29. “Domicile” means (a) a place where a company or other legal person or association of natural or legal persons has its (i) statutory seat or place of incorporation or central registered office, whichever is applicable, (ii) central administration or (iii) principal place of business, and (b) the habitual residence of a natural person.

30. “Competent court” means a court in a Contracting State that, according to the rules on the internal allocation of jurisdiction among the courts of that State, may exercise jurisdiction over the dispute.

### *Interpretation of this Convention*

In the interpretation of this Convention, regard is to be had to its international character and to the need to promote uniformity in its application and the observance of good faith in international trade.

#### *Article 3*

##### *Form requirements*

The notices, confirmation, consent, agreement, declaration and other communications referred to in articles 19, paragraph 2; 23, paragraphs 1 to 4; 36, subparagraphs 1 (b), (c) and (d); 40, subparagraph 4 (b); 44; 48, paragraph 3; 51, subparagraph 1 (b); 59, paragraph 1; 63; 66; 67, paragraph 2; 75, paragraph 4; and 80, paragraphs 2 and 5, shall be in writing. Electronic communications may be used for these purposes, provided that the use of such means is with the consent of the person by which it is communicated and of the person to which it is communicated.

#### *Article 4*

##### *Applicability of defences and limits of liability*

1. Any provision of this Convention that may provide a defence for, or limit the liability of, the carrier applies in any judicial or arbitral proceeding, whether founded in contract, in tort, or otherwise, that is instituted in respect of loss of, damage to, or delay in delivery of goods covered by a contract of carriage or for the breach of any other obligation under this Convention against:

- (a) The carrier or a maritime performing party;
- (b) The master, crew or any other person that performs services on board the ship; or
- (c) Employees of the carrier or a maritime performing party.

2. Any provision of this Convention that may provide a defence for the shipper or the documentary shipper applies in any judicial or arbitral proceeding, whether founded in contract, in tort, or otherwise, that is instituted against the shipper, the documentary shipper, or their subcontractors, agents or employees.

## **Chapter 2**

### **Scope of application**

#### *Article 5*

##### *General scope of application*

1. Subject to article 6, this Convention applies to contracts of carriage in which the place of receipt and the place of delivery are in different States, and the port of loading of a sea carriage and the port of discharge of the same sea carriage are in different States, if, according to the contract of carriage, any one of the following places is located in a Contracting State:

- (a) The place of receipt;
- (b) The port of loading;
- (c) The place of delivery; or
- (d) The port of discharge.

2. This Convention applies without regard to the nationality of the vessel, the carrier, the performing parties, the shipper, the consignee, or any other interested parties.

#### *Article 6*

##### *Specific exclusions*

1. This Convention does not apply to the following contracts in liner transportation:

- (a) Charter parties; and
- (b) Other contracts for the use of a ship or of any space thereon.

2. This Convention does not apply to contracts of carriage in non-liner transportation except when:

- (a) There is no charter party or other contract between the parties for the use of a ship or of any space thereon; and
- (b) A transport document or an electronic transport record is issued.

#### *Article 7*

*Application to certain parties*

Notwithstanding article 6, this Convention applies as between the carrier and the consignee, controlling party or holder that is not an original party to the charter party or other contract of carriage excluded from the application of this Convention. However, this Convention does not apply as between the original parties to a contract of carriage excluded pursuant to article 6.

**Chapter 3**  
**Electronic transport records**

*Article 8*

*Use and effect of electronic transport records*

Subject to the requirements set out in this Convention:

- (a) Anything that is to be in or on a transport document under this Convention may be recorded in an electronic transport record, provided the issuance and subsequent use of an electronic transport record is with the consent of the carrier and the shipper; and
- (b) The issuance, exclusive control, or transfer of an electronic transport record has the same effect as the issuance, possession, or transfer of a transport document.

*Article 9*

*Procedures for use of negotiable electronic transport records*

1. The use of a negotiable electronic transport record shall be subject to procedures that provide for:
  - (a) The method for the issuance and the transfer of that record to an intended holder;
  - (b) An assurance that the negotiable electronic transport record retains its integrity;
  - (c) The manner in which the holder is able to demonstrate that it is the holder; and
  - (d) The manner of providing confirmation that delivery to the holder has been effected, or

that, pursuant to articles 10, paragraph 2, or 47, subparagraphs 1 (a) (ii) and (c), the electronic transport record has ceased to have any effect or validity.

2. The procedures in paragraph 1 of this article shall be referred to in the contract particulars and be readily ascertainable.

#### *Article 10*

##### *Replacement of negotiable transport document or negotiable electronic transport record*

1. If a negotiable transport document has been issued and the carrier and the holder agree to replace that document by a negotiable electronic transport record:

- (a) The holder shall surrender the negotiable transport document, or all of them if more than one has been issued, to the carrier;
- (b) The carrier shall issue to the holder a negotiable electronic transport record that includes a statement that it replaces the negotiable transport document; and
- (c) The negotiable transport document ceases thereafter to have any effect or validity.

2. If a negotiable electronic transport record has been issued and the carrier and the holder agree to replace that electronic transport record by a negotiable transport document:

- (a) The carrier shall issue to the holder, in place of the electronic transport record, a negotiable transport document that includes a statement that it replaces the negotiable electronic transport record; and
- (b) The electronic transport record ceases thereafter to have any effect or validity.

### **Chapter 4**

#### **Obligations of the carrier**

#### *Article 11*

##### *Carriage and delivery of the goods*

The carrier shall, subject to this Convention and in accordance with the terms of the contract of carriage, carry the goods to the place of destination and deliver them to the consignee.

#### *Article 12*

##### *Period of responsibility of the carrier*

1. The period of responsibility of the carrier for the goods under this Convention begins when the carrier or a performing party receives the goods for carriage and ends when the goods are delivered.

2. (a) If the law or regulations of the place of receipt require the goods to be handed over to an authority or other third party from which the carrier may collect them, the period of responsibility of the carrier begins when the carrier collects the goods from the authority or other third party.

(b) If the law or regulations of the place of delivery require the carrier to hand over the goods to an authority or other third party from which the consignee may collect them, the period of responsibility of the carrier ends when the carrier hands the goods over to the authority or other third party.

3. For the purpose of determining the carrier's period of responsibility, the parties may agree on the time and location of receipt and delivery of the goods, but a provision in a contract of carriage is void to the extent that it provides that:

(a) The time of receipt of the goods is subsequent to the beginning of their initial loading under the contract of carriage; or

(b) The time of delivery of the goods is prior to the completion of their final unloading under the contract of carriage.

#### *Article 13*

##### *Specific obligations*

1. The carrier shall during the period of its responsibility as defined in article 12, and subject to article 26, properly and carefully receive, load, handle, stow, carry, keep, care for, unload and deliver the goods.

2. Notwithstanding paragraph 1 of this article, and without prejudice to the other provisions in chapter 4 and to chapters 5 to 7, the carrier and the shipper may agree that the loading, handling, stowing or unloading of the goods is to be performed by the shipper, the documentary shipper or the consignee. Such an agreement shall be referred to in the contract particulars.

#### *Article 14*

##### *Specific obligations applicable to the voyage by sea*

The carrier is bound before, at the beginning of, and during the voyage by sea to exercise due diligence to:

- (a) Make and keep the ship seaworthy;
- (b) Properly crew, equip and supply the ship and keep the ship so crewed, equipped and supplied throughout the voyage; and
- (c) Make and keep the holds and all other parts of the ship in which the goods are carried, and any containers supplied by the carrier in or upon which the goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation.

#### *Article 15*

##### *Goods that may become a danger*

Notwithstanding articles 11 and 13, the carrier or a performing party may decline to receive or to load, and may take such other measures as are reasonable, including unloading, destroying, or rendering goods harmless, if the goods are, or reasonably appear likely to become during the carrier's period of responsibility, an actual danger to persons, property or the environment.

#### *Article 16*

##### *Sacrifice of the goods during the voyage by sea*

Notwithstanding articles 11, 13, and 14, the carrier or a performing party may sacrifice goods at sea when the sacrifice is reasonably made for the common safety or for the purpose of preserving from peril human life or other property involved in the common adventure.

**Chapter 5**  
**Liability of the carrier for loss, damage or delay**

*Article 17*  
*Basis of liability*

1. The carrier is liable for loss of or damage to the goods, as well as for delay in delivery, if the claimant proves that the loss, damage, or delay, or the event or circumstance that caused or contributed to it took place during the period of the carrier's responsibility as defined in chapter 4.
2. The carrier is relieved of all or part of its liability pursuant to paragraph 1 of this article if it proves that the cause or one of the causes of the loss, damage, or delay is not attributable to its fault or to the fault of any person referred to in article 18.
3. The carrier is also relieved of all or part of its liability pursuant to paragraph 1 of this article if, alternatively to proving the absence of fault as provided in paragraph 2 of this article, it proves that one or more of the following events or circumstances caused or contributed to the loss, damage, or delay:
  - (a) Act of God;
  - (b) Perils, dangers, and accidents of the sea or other navigable waters;
  - (c) War, hostilities, armed conflict, piracy, terrorism, riots, and civil commotions;
  - (d) Quarantine restrictions; interference by or impediments created by governments, public authorities, rulers, or people including detention, arrest, or seizure not attributable to the carrier or any person referred to in article 18;
  - (e) Strikes, lockouts, stoppages, or restraints of labour;
  - (f) Fire on the ship;
  - (g) Latent defects not discoverable by due diligence;
  - (h) Act or omission of the shipper, the documentary shipper, the controlling party, or any other person for whose acts the shipper or the documentary shipper is liable pursuant to article 33 or 34;
  - (i) Loading, handling, stowing, or unloading of the goods performed pursuant to an agreement in accordance with article 13, paragraph 2, unless the carrier or a performing party performs such activity on behalf of the shipper, the documentary shipper or the consignee;
  - (j) Wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect,

quality, or vice of the goods;

(k) Insufficiency or defective condition of packing or marking not performed by or on behalf of the carrier;

(l) Saving or attempting to save life at sea;

(m) Reasonable measures to save or attempt to save property at sea;

(n) Reasonable measures to avoid or attempt to avoid damage to the environment; or

(o) Acts of the carrier in pursuance of the powers conferred by articles 15 and 16.

4. Notwithstanding paragraph 3 of this article, the carrier is liable for all or part of the loss, damage, or delay:

(a) If the claimant proves that the fault of the carrier or of a person referred to in article 18 caused or contributed to the event or circumstance on which the carrier relies; or

(b) If the claimant proves that an event or circumstance not listed in paragraph 3 of this article contributed to the loss, damage, or delay, and the carrier cannot prove that this event or circumstance is not attributable to its fault or to the fault of any person referred to in article 18.

5. The carrier is also liable, notwithstanding paragraph 3 of this article, for all or part of the loss, damage, or delay if:

(a) The claimant proves that the loss, damage, or delay was or was probably caused by or contributed to by (i) the unseaworthiness of the ship; (ii) the improper crewing, equipping, and supplying of the ship; or (iii) the fact that the holds or other parts of the ship in which the goods are carried, or any containers supplied by the carrier in or upon which the goods are carried, were not fit and safe for reception, carriage, and preservation of the goods; and

(b) The carrier is unable to prove either that: (i) none of the events or circumstances referred to in subparagraph 5 (a) of this article caused the loss, damage, or delay; or (ii) it complied with its obligation to exercise due diligence pursuant to article 14.

6. When the carrier is relieved of part of its liability pursuant to this article, the carrier is liable only for that part of the loss, damage or delay that is attributable to the event or circumstance for which it is liable pursuant to this article.

*Article 18*

*Liability of the carrier for other persons*

The carrier is liable for the breach of its obligations under this Convention caused by the acts or omissions of:

- (a) Any performing party;
- (b) The master or crew of the ship;
- (c) Employees of the carrier or a performing party; or
- (d) Any other person that performs or undertakes to perform any of the carrier's obligations under the contract of carriage, to the extent that the person acts, either directly or indirectly, at the carrier's request or under the carrier's supervision or control.

*Article 19*

*Liability of maritime performing parties*

1. A maritime performing party is subject to the obligations and liabilities imposed on the carrier under this Convention and is entitled to the carrier's defences and limits of liability as provided for in this Convention if:

- (a) The maritime performing party received the goods for carriage in a Contracting State, or delivered them in a Contracting State, or performed its activities with respect to the goods in a port in a Contracting State; and
- (b) The occurrence that caused the loss, damage or delay took place:
  - (i) during the period between the arrival of the goods at the port of loading of the ship and their departure from the port of discharge from the ship and either
  - (ii) while the maritime performing party had custody of the goods or (iii) at any other time to the extent that it was participating in the performance of any of the activities contemplated by the contract of carriage.

2. If the carrier agrees to assume obligations other than those imposed on the carrier under this Convention, or agrees that the limits of its liability are higher than the limits specified under this Convention, a maritime performing party is not bound by this agreement unless it

expressly agrees to accept such obligations or such higher limits.

3. A maritime performing party is liable for the breach of its obligations under this Convention caused by the acts or omissions of any person to which it has entrusted the performance of any of the carrier's obligations under the contract of carriage under the conditions set out in paragraph 1 of this article.

4. Nothing in this Convention imposes liability on the master or crew of the ship or on an employee of the carrier or of a maritime performing party.

#### *Article 20*

##### *Joint and several liability*

1. If the carrier and one or more maritime performing parties are liable for the loss of, damage to, or delay in delivery of the goods, their liability is joint and several but only up to the limits provided for under this Convention.

2. Without prejudice to article 61, the aggregate liability of all such persons shall not exceed the overall limits of liability under this Convention.

#### *Article 21*

##### *Delay*

Delay in delivery occurs when the goods are not delivered at the place of destination provided for in the contract of carriage within the time agreed.

#### *Article 22*

##### *Calculation of compensation*

1. Subject to article 59, the compensation payable by the carrier for loss of or damage to the goods is calculated by reference to the value of such goods at the place and time of delivery established in accordance with article 43.

2. The value of the goods is fixed according to the commodity exchange price or, if there is no such price, according to their market price or, if there is no commodity exchange price or

market price, by reference to the normal value of the goods of the same kind and quality at the place of delivery.

3. In case of loss of or damage to the goods, the carrier is not liable for payment of any compensation beyond what is provided for in paragraphs 1 and 2 of this article except when the carrier and the shipper have agreed to calculate compensation in a different manner within the limits of chapter 16.

### *Article 23*

#### *Notice in case of loss, damage or delay*

1. The carrier is presumed, in absence of proof to the contrary, to have delivered the goods according to their description in the contract particulars unless notice of loss of or damage to the goods, indicating the general nature of such loss or damage, was given to the carrier or the performing party that delivered the goods before or at the time of the delivery, or, if the loss or damage is not apparent, within seven working days at the place of delivery after the delivery of the goods.

2. Failure to provide the notice referred to in this article to the carrier or the performing party shall not affect the right to claim compensation for loss of or damage to the goods under this Convention, nor shall it affect the allocation of the burden of proof set out in article 17.

3. The notice referred to in this article is not required in respect of loss or damage that is ascertained in a joint inspection of the goods by the person to which they have been delivered and the carrier or the maritime performing party against which liability is being asserted.

4. No compensation in respect of delay is payable unless notice of loss due to delay was given to the carrier within twenty-one consecutive days of delivery of the goods.

5. When the notice referred to in this article is given to the performing party that delivered the goods, it has the same effect as if that notice was given to the carrier, and notice given to the carrier has the same effect as a notice given to a maritime performing party.

6. In the case of any actual or apprehended loss or damage, the parties to the dispute shall give all reasonable facilities to each other for inspecting and tallying the goods and shall

provide access to records and documents relevant to the carriage of the goods.

## **Chapter 6**

### **Additional provisions relating to particular stages of carriage**

#### *Article 24*

#### *Deviation*

When pursuant to applicable law a deviation constitutes a breach of the carrier's obligations, such deviation of itself shall not deprive the carrier or a maritime performing party of any defence or limitation of this Convention, except to the extent provided in article 61.

#### *Article 25*

#### *Deck cargo on ships*

1. Goods may be carried on the deck of a ship only if:
  - (a) Such carriage is required by law;
  - (b) They are carried in or on containers or vehicles that are fit for deck carriage, and the decks are specially fitted to carry such containers or vehicles; or
  - (c) The carriage on deck is in accordance with the contract of carriage, or the customs, usages or practices of the trade in question.
  
2. The provisions of this Convention relating to the liability of the carrier apply to the loss of, damage to or delay in the delivery of goods carried on deck pursuant to paragraph 1 of this article, but the carrier is not liable for loss of or damage to such goods, or delay in their delivery, caused by the special risks involved in their carriage on deck when the goods are carried in accordance with subparagraphs 1 (a) or (c) of this article.
  
3. If the goods have been carried on deck in cases other than those permitted pursuant to paragraph 1 of this article, the carrier is liable for loss of or damage to the goods or delay in their delivery that is exclusively caused by their carriage on deck, and is not entitled to the defences provided for in article 17.

4. The carrier is not entitled to invoke subparagraph 1 (c) of this article against a third party that has acquired a negotiable transport document or a negotiable electronic transport record in good faith, unless the contract particulars state that the goods may be carried on deck.

5. If the carrier and shipper expressly agreed that the goods would be carried under deck, the carrier is not entitled to the benefit of the limitation of liability for any loss of, damage to or delay in the delivery of the goods to the extent that such loss, damage, or delay resulted from their carriage on deck.

#### *Article 26*

##### *Carriage preceding or subsequent to sea carriage*

When loss of or damage to goods, or an event or circumstance causing a delay in their delivery, occurs during the carrier's period of responsibility but solely before their loading onto the ship or solely after their discharge from the ship, the provisions of this Convention do not prevail over those provisions of another international instrument that, at the time of such loss, damage or event or circumstance causing delay:

(a) Pursuant to the provisions of such international instrument would have applied to all or any of the carrier's activities if the shipper had made a separate and direct contract with the carrier in respect of the particular stage of carriage where the loss of, or damage to goods, or an event or circumstance causing delay in their delivery occurred;

(b) Specifically provide for the carrier's liability, limitation of liability, or time for suit; and

(c) Cannot be departed from by contract either at all or to the detriment of the shipper under that instrument.

### **Chapter 7**

#### **Obligations of the shipper to the carrier**

#### *Article 27*

##### *Delivery for carriage*

1. Unless otherwise agreed in the contract of carriage, the shipper shall deliver the goods

ready for carriage. In any event, the shipper shall deliver the goods in such condition that they will withstand the intended carriage, including their loading, handling, stowing, lashing and securing, and unloading, and that they will not cause harm to persons or property.

2. The shipper shall properly and carefully perform any obligation assumed under an agreement made pursuant to article 13, paragraph 2.

3. When a container is packed or a vehicle is loaded by the shipper, the shipper shall properly and carefully stow, lash and secure the contents in or on the container or vehicle, and in such a way that they will not cause harm to persons or property.

#### *Article 28*

##### *Cooperation of the shipper and the carrier in providing information and instructions*

The carrier and the shipper shall respond to requests from each other to provide information and instructions required for the proper handling and carriage of the goods if the information is in the requested party's possession or the instructions are within the requested party's reasonable ability to provide and they are not otherwise reasonably available to the requesting party.

#### *Article 29*

##### *Shipper's obligation to provide information, instructions and documents*

1. The shipper shall provide to the carrier in a timely manner such information, instructions and documents relating to the goods that are not otherwise reasonably available to the carrier, and that are reasonably necessary:

(a) For the proper handling and carriage of the goods, including precautions to be taken by the carrier or a performing party; and

(b) For the carrier to comply with law, regulations or other requirements of public authorities in connection with the intended carriage, provided that the carrier notifies the shipper in a timely manner of the information, instructions and documents it requires.

2. Nothing in this article affects any specific obligation to provide certain information,

instructions and documents related to the goods pursuant to law, regulations or other requirements of public authorities in connection with the intended carriage.

#### *Article 30*

##### *Basis of shipper's liability to the carrier*

1. The shipper is liable for loss or damage sustained by the carrier if the carrier proves that such loss or damage was caused by a breach of the shipper's obligations under this Convention.

2. Except in respect of loss or damage caused by a breach by the shipper of its obligations pursuant to articles 31, paragraph 2, and 32, the shipper is relieved of all or part of its liability if the cause or one of the causes of the loss or damage is not attributable to its fault or to the fault of any person referred to in article 34.

3. When the shipper is relieved of part of its liability pursuant to this article, the shipper is liable only for that part of the loss or damage that is attributable to its fault or to the fault of any person referred to in article 34.

#### *Article 31*

##### *Information for compilation of contract particulars*

1. The shipper shall provide to the carrier, in a timely manner, accurate information required for the compilation of the contract particulars and the issuance of the transport documents or electronic transport records, including the particulars referred to in article 36, paragraph 1; the name of the party to be identified as the shipper in the contract particulars; the name of the consignee, if any; and the name of the person to whose order the transport document or electronic transport record is to be issued, if any.

2. The shipper is deemed to have guaranteed the accuracy at the time of receipt by the carrier of the information that is provided according to paragraph 1 of this article. The shipper shall indemnify the carrier against loss or damage resulting from the inaccuracy of such information.

#### *Article 32*

##### *Special rules on dangerous goods*

When goods by their nature or character are, or reasonably appear likely to become, a danger to persons, property or the environment:

(a) The shipper shall inform the carrier of the dangerous nature or character of the goods in a timely manner before they are delivered to the carrier or a performing party. If the shipper fails to do so and the carrier or performing party does not otherwise have knowledge of their dangerous nature or character, the shipper is liable to the carrier for loss or damage resulting from such failure to inform; and

(b) The shipper shall mark or label dangerous goods in accordance with any law, regulations or other requirements of public authorities that apply during any stage of the intended carriage of the goods. If the shipper fails to do so, it is liable to the carrier for loss or damage resulting from such failure.

### *Article 33*

#### *Assumption of shipper's rights and obligations by the documentary shipper*

1. A documentary shipper is subject to the obligations and liabilities imposed on the shipper pursuant to this chapter and pursuant to article 55, and is entitled to the shipper's rights and defences provided by this chapter and by chapter 13.

2. Paragraph 1 of this article does not affect the obligations, liabilities, rights or defences of the shipper.

### *Article 34*

#### *Liability of the shipper for other persons*

The shipper is liable for the breach of its obligations under this Convention caused by the acts or omissions of any person, including employees, agents and subcontractors, to which it has entrusted the performance of any of its obligations, but the shipper is not liable for acts or omissions of the carrier or a performing party acting on behalf of the carrier, to which the shipper has entrusted the performance of its obligations.

## **Chapter 8**

## Transport documents and electronic transport records

### *Article 35*

#### *Issuance of the transport document or the electronic transport record*

Unless the shipper and the carrier have agreed not to use a transport document or an electronic transport record, or it is the custom, usage or practice of the trade not to use one, upon delivery of the goods for carriage to the carrier or performing party, the shipper or, if the shipper consents, the documentary shipper, is entitled to obtain from the carrier, at the shipper's option:

(a) A non-negotiable transport document or, subject to article 8, subparagraph (a), a non-negotiable electronic transport record; or

(b) An appropriate negotiable transport document or, subject to article 8, subparagraph (a), a negotiable electronic transport record, unless the shipper and the carrier have agreed not to use a negotiable transport document or negotiable electronic transport record, or it is the custom, usage or practice of the trade not to use one.

### *Article 36*

#### *Contract particulars*

1. The contract particulars in the transport document or electronic transport record referred to in article 35 shall include the following information, as furnished by the shipper:

- (a) A description of the goods as appropriate for the transport;
- (b) The leading marks necessary for identification of the goods;
- (c) The number of packages or pieces, or the quantity of goods; and
- (d) The weight of the goods, if furnished by the shipper.

2. The contract particulars in the transport document or electronic transport record referred to in article 35 shall also include:

- (a) A statement of the apparent order and condition of the goods at the time the carrier or a performing party receives them for carriage;
- (b) The name and address of the carrier;

(c) The date on which the carrier or a performing party received the goods, or on which the goods were loaded on board the ship, or on which the transport document or electronic transport record was issued; and

(d) If the transport document is negotiable, the number of originals of the negotiable transport document, when more than one original is issued.

3. The contract particulars in the transport document or electronic transport record referred to in article 35 shall further include:

(a) The name and address of the consignee, if named by the shipper;

(b) The name of a ship, if specified in the contract of carriage;

(c) The place of receipt and, if known to the carrier, the place of delivery;

and

(d) The port of loading and the port of discharge, if specified in the contract of carriage.

4. For the purposes of this article, the phrase “apparent order and condition of the goods” in subparagraph 2 (a) of this article refers to the order and condition of the goods based on:

(a) A reasonable external inspection of the goods as packaged at the time the shipper delivers them to the carrier or a performing party; and

(b) Any additional inspection that the carrier or a performing party actually performs before issuing the transport document or electronic transport record.

#### *Article 37*

##### *Identity of the carrier*

1. If a carrier is identified by name in the contract particulars, any other information in the transport document or electronic transport record relating to the identity of the carrier shall have no effect to the extent that it is inconsistent with that identification.

2. If no person is identified in the contract particulars as the carrier as required pursuant to article 36, subparagraph 2 (b), but the contract particulars indicate that the goods have been loaded on board a named ship, the registered owner of that ship is presumed to be the carrier, unless it proves that the ship was under a bareboat charter at the time of the carriage and it identifies this bareboat charterer and indicates its address, in which case this bareboat

charterer is presumed to be the carrier. Alternatively, the registered owner may rebut the presumption of being the carrier by identifying the carrier and indicating its address. The bareboat charterer may rebut any presumption of being the carrier in the same manner.

3. Nothing in this article prevents the claimant from proving that any person other than a person identified in the contract particulars or pursuant to paragraph 2 of this article is the carrier.

#### *Article 38*

##### *Signature*

1. A transport document shall be signed by the carrier or a person acting on its behalf.
2. An electronic transport record shall include the electronic signature of the carrier or a person acting on its behalf. Such electronic signature shall identify the signatory in relation to the electronic transport record and indicate the carrier's authorization of the electronic transport record.

#### *Article 39*

##### *Deficiencies in the contract particulars*

1. The absence or inaccuracy of one or more of the contract particulars referred to in article 36, paragraphs 1, 2 or 3, does not of itself affect the legal character or validity of the transport document or of the electronic transport record.
2. If the contract particulars include the date but fail to indicate its significance, the date is deemed to be:
  - (a) The date on which all of the goods indicated in the transport document or electronic transport record were loaded on board the ship, if the contract particulars indicate that the goods have been loaded on board a ship; or
  - (b) The date on which the carrier or a performing party received the goods, if the contract particulars do not indicate that the goods have been loaded on board a ship.

3. If the contract particulars fail to state the apparent order and condition of the goods at the time the carrier or a performing party receives them, the contract particulars are deemed to have stated that the goods were in apparent good order and condition at the time the carrier or a performing party received them.

#### *Article 40*

##### *Qualifying the information relating to the goods in the contract particulars*

1. The carrier shall qualify the information referred to in article 36, paragraph 1, to indicate that the carrier does not assume responsibility for the accuracy of the information furnished by the shipper if:

(a) The carrier has actual knowledge that any material statement in the transport document or electronic transport record is false or misleading; or

(b) The carrier has reasonable grounds to believe that a material statement in the transport document or electronic transport record is false or misleading.

2. Without prejudice to paragraph 1 of this article, the carrier may qualify the information referred to in article 36, paragraph 1, in the circumstances and in the manner set out in paragraphs 3 and 4 of this article to indicate that the carrier does not assume responsibility for the accuracy of the information furnished by the shipper.

3. When the goods are not delivered for carriage to the carrier or a performing party in a closed container or vehicle, or when they are delivered in a closed container or vehicle and the carrier or a performing party actually inspects them, the carrier may qualify the information referred to in article 36, paragraph 1, if:

(a) The carrier had no physically practicable or commercially reasonable means of checking the information furnished by the shipper, in which case it may indicate which information it was unable to check; or

(b) The carrier has reasonable grounds to believe the information furnished by the shipper to be inaccurate, in which case it may include a clause providing what it reasonably considers accurate information.

4. When the goods are delivered for carriage to the carrier or a performing party in a closed container or vehicle, the carrier may qualify the information referred to in:

(a) Article 36, subparagraphs 1 (a), (b), or (c), if:

(i) The goods inside the container or vehicle have not actually been inspected by the carrier or a performing party; and

(ii) Neither the carrier nor a performing party otherwise has actual knowledge of its contents before issuing the transport document or the electronic transport record; and

(b) Article 36, subparagraph 1 (d), if:

(i) Neither the carrier nor a performing party weighed the container or vehicle, and the shipper and the carrier had not agreed prior to the shipment that the container or vehicle would be weighed and the weight would be included in the contract particulars; or

(ii) There was no physically practicable or commercially reasonable means of checking the weight of the container or vehicle.

#### *Article 41*

##### *Evidentiary effect of the contract particulars*

Except to the extent that the contract particulars have been qualified in the circumstances and in the manner set out in article 40:

(a) A transport document or an electronic transport record is prima facie evidence of the carrier's receipt of the goods as stated in the contract particulars;

(b) Proof to the contrary by the carrier in respect of any contract particulars shall not be admissible, when such contract particulars are included in:

(i) A negotiable transport document or a negotiable electronic transport record that is transferred to a third party acting in good faith; or

(ii) A non-negotiable transport document that indicates that it must be surrendered in order to obtain delivery of the goods and is transferred to the consignee acting in good faith;

(c) Proof to the contrary by the carrier shall not be admissible against a consignee that in good faith has acted in reliance on any of the following contract particulars included in a non-negotiable transport document or a non negotiable electronic transport record:

(i) The contract particulars referred to in article 36, paragraph 1, when such contract particulars are furnished by the carrier;

(ii) The number, type and identifying numbers of the containers, but not the identifying

numbers of the container seals; and

(iii) The contract particulars referred to in article 36, paragraph 2.

*Article 42*

*“Freight prepaid”*

If the contract particulars contain the statement “freight prepaid” or a statement of a similar nature, the carrier cannot assert against the holder or the consignee the fact that the freight has not been paid. This article does not apply if the holder or the consignee is also the shipper.

**Chapter 9**

**Delivery of the goods**

*Article 43*

*Obligation to accept delivery*

When the goods have arrived at their destination, the consignee that demands delivery of the goods under the contract of carriage shall accept delivery of the goods at the time or within the time period and at the location agreed in the contract of carriage or, failing such agreement, at the time and location at which, having regard to the terms of the contract, the customs, usages or practices of the trade and the circumstances of the carriage, delivery could reasonably be expected.

*Article 44*

*Obligation to acknowledge receipt*

On request of the carrier or the performing party that delivers the goods, the consignee shall acknowledge receipt of the goods from the carrier or the performing party in the manner that is customary at the place of delivery. The carrier may refuse delivery if the consignee refuses to acknowledge such receipt.

*Article 45*

*Delivery when no negotiable transport document or negotiable electronic transport record is issued*

When neither a negotiable transport document nor a negotiable electronic transport record has been issued:

(a) The carrier shall deliver the goods to the consignee at the time and location referred to in article 43. The carrier may refuse delivery if the person claiming to be the consignee does not properly identify itself as the consignee on the request of the carrier;

(b) If the name and address of the consignee are not referred to in the contract particulars, the controlling party shall prior to or upon the arrival of the goods at the place of destination advise the carrier of such name and address;

(c) Without prejudice to article 48, paragraph 1, if the goods are not deliverable because (i) the consignee, after having received a notice of arrival, does not, at the time or within the time period referred to in article 43, claim delivery of the goods from the carrier after their arrival at the place of destination, (ii) the carrier refuses delivery because the person claiming to be the consignee does not properly identify itself as the consignee, or (iii) the carrier is, after reasonable effort, unable to locate the consignee in order to request delivery instructions, the carrier may so advise the controlling party and request instructions in respect of the delivery of the goods. If, after reasonable effort, the carrier is unable to locate the controlling party, the carrier may so advise the shipper and request instructions in respect of the delivery of the goods. If, after reasonable effort, the carrier is unable to locate the shipper, the carrier may so advise the documentary shipper and request instructions in respect of the delivery of the goods;

(d) The carrier that delivers the goods upon instruction of the controlling party, the shipper or the documentary shipper pursuant to subparagraph (c) of this article is discharged from its obligations to deliver the goods under the contract of carriage.

*Article 46*

*Delivery when a non-negotiable transport document that requires surrender is issued*

When a non-negotiable transport document has been issued that indicates that it shall be surrendered in order to obtain delivery of the goods:

(a) The carrier shall deliver the goods at the time and location referred to in article 43 to the consignee upon the consignee properly identifying itself on the request of the carrier and surrender of the non-negotiable document. The carrier may refuse delivery if the person claiming to be the consignee fails to properly identify itself on the request of the carrier, and shall refuse delivery if the non-negotiable document is not surrendered. If more than one original of the non-negotiable document has been issued, the surrender of one original will suffice and the other originals cease to have any effect or validity;

(b) Without prejudice to article 48, paragraph 1, if the goods are not deliverable because (i) the consignee, after having received a notice of arrival, does not, at the time or within the time period referred to in article 43, claim delivery of the goods from the carrier after their arrival at the place of destination, (ii) the carrier refuses delivery because the person claiming to be the consignee does not properly identify itself as the consignee or does not surrender the document, or (iii) the carrier is, after reasonable effort, unable to locate the consignee in order to request delivery instructions, the carrier may so advise the shipper and request instructions in respect of the delivery of the goods. If, after reasonable effort, the carrier is unable to locate the shipper, the carrier may so advise the documentary shipper and request instructions in respect of the delivery of the goods;

(c) The carrier that delivers the goods upon instruction of the shipper or the documentary shipper pursuant to subparagraph (b) of this article is discharged from its obligation to deliver the goods under the contract of carriage, irrespective of whether the non-negotiable transport document has been surrendered to it.

#### *Article 47*

##### *Delivery when a negotiable transport document or negotiable electronic transport record is issued*

1. When a negotiable transport document or a negotiable electronic transport record has been issued:

(a) The holder of the negotiable transport document or negotiable electronic transport record is entitled to claim delivery of the goods from the carrier after they have arrived at the place of destination, in which event the carrier shall deliver the goods at the time and location referred to in article 43 to the holder:

(i) Upon surrender of the negotiable transport document and, if the holder is one of the persons referred to in article 1, subparagraph 10 (a) (i), upon the holder properly identifying

itself; or

(ii) Upon demonstration by the holder, in accordance with the procedures referred to in article 9, paragraph 1, that it is the holder of the negotiable electronic transport record;

(b) The carrier shall refuse delivery if the requirements of subparagraph (a) (i) or (a) (ii) of this paragraph are not met;

(c) If more than one original of the negotiable transport document has been issued, and the number of originals is stated in that document, the surrender of one original will suffice and the other originals cease to have any effect or validity. When a negotiable electronic transport record has been used, such electronic transport record ceases to have any effect or validity upon delivery to the holder in accordance with the procedures required by article 9, paragraph 1.

2. Without prejudice to article 48, paragraph 1, if the negotiable transport document or the negotiable electronic transport record expressly states that the goods may be delivered without the surrender of the transport document or the electronic transport record, the following rules apply:

(a) If the goods are not deliverable because (i) the holder, after having received a notice of arrival, does not, at the time or within the time period referred to in article 43, claim delivery of the goods from the carrier after their arrival at the place of destination, (ii) the carrier refuses delivery because the person claiming to be a holder does not properly identify itself as one of the persons referred to in article 1, subparagraph 10 (a) (i), or (iii) the carrier is, after reasonable effort, unable to locate the holder in order to request delivery instructions, the carrier may so advise the shipper and request instructions in respect of the delivery of the goods. If, after reasonable effort, the carrier is unable to locate the shipper, the carrier may so advise the documentary shipper and request instructions in respect of the delivery of the goods;

(b) The carrier that delivers the goods upon instruction of the shipper or the documentary shipper in accordance with subparagraph 2 (a) of this article is discharged from its obligation to deliver the goods under the contract of carriage to the holder, irrespective of whether the negotiable transport document has been surrendered to it, or the person claiming delivery under a negotiable electronic transport record has demonstrated, in accordance with the

procedures referred to in article 9, paragraph 1, that it is the holder;

(c) The person giving instructions under subparagraph 2 (a) of this article shall indemnify the carrier against loss arising from its being held liable to the holder under subparagraph 2 (e) of this article. The carrier may refuse to follow those instructions if the person fails to provide adequate security as the carrier may reasonably request;

(d) A person that becomes a holder of the negotiable transport document or the negotiable electronic transport record after the carrier has delivered the goods pursuant to subparagraph 2 (b) of this article, but pursuant to contractual or other arrangements made before such delivery acquires rights against the carrier under the contract of carriage, other than the right to claim delivery of the goods;

(e) Notwithstanding subparagraphs 2 (b) and 2 (d) of this article, a holder that becomes a holder after such delivery, and that did not have and could not reasonably have had knowledge of such delivery at the time it became a holder, acquires the rights incorporated in the negotiable transport document or negotiable electronic transport record. When the contract particulars state the expected time of arrival of the goods, or indicate how to obtain information as to whether the goods have been delivered, it is presumed that the holder at the time that it became a holder had or could reasonably have had knowledge of the delivery of the goods.

#### *Article 48*

##### *Goods remaining undelivered*

1. For the purposes of this article, goods shall be deemed to have remained undelivered only if, after their arrival at the place of destination:

(a) The consignee does not accept delivery of the goods pursuant to this chapter at the time and location referred to in article 43;

(b) The controlling party, the holder, the shipper or the documentary shipper cannot be found or does not give the carrier adequate instructions pursuant to articles 45, 46 and 47;

(c) The carrier is entitled or required to refuse delivery pursuant to articles 44, 45, 46 and 47;

(d) The carrier is not allowed to deliver the goods to the consignee pursuant to the law or

regulations of the place at which delivery is requested; or

(e) The goods are otherwise undeliverable by the carrier.

2. Without prejudice to any other rights that the carrier may have against the shipper, controlling party or consignee, if the goods have remained undelivered, the carrier may, at the risk and expense of the person entitled to the goods, take such action in respect of the goods as circumstances may reasonably require, including:

(a) To store the goods at any suitable place;

(b) To unpack the goods if they are packed in containers or vehicles, or to act otherwise in respect of the goods, including by moving them; and

(c) To cause the goods to be sold or destroyed in accordance with the practices or pursuant to the law or regulations of the place where the goods are located at the time.

3. The carrier may exercise the rights under paragraph 2 of this article only after it has given reasonable notice of the intended action under paragraph 2 of this article to the person stated in the contract particulars as the person, if any, to be notified of the arrival of the goods at the place of destination, and to one of the following persons in the order indicated, if known to the carrier: the consignee, the controlling party or the shipper.

4. If the goods are sold pursuant to subparagraph 2 (c) of this article, the carrier shall hold the proceeds of the sale for the benefit of the person entitled to the goods, subject to the deduction of any costs incurred by the carrier and any other amounts that are due to the carrier in connection with the carriage of those goods.

5. The carrier shall not be liable for loss of or damage to goods that occurs during the time that they remain undelivered pursuant to this article unless the claimant proves that such loss or damage resulted from the failure by the carrier to take steps that would have been reasonable in the circumstances to preserve the goods and that the carrier knew or ought to have known that the loss or damage to the goods would result from its failure to take such steps.

*Article 49*  
*Retention of goods*

Nothing in this Convention affects a right of the carrier or a performing party that may exist pursuant to the contract of carriage or the applicable law to retain the goods to secure the payment of sums due.

## **Chapter 10**

### **Rights of the controlling party**

#### *Article 50*

#### *Exercise and extent of right of control*

1. The right of control may be exercised only by the controlling party and is limited to:
  - (a) The right to give or modify instructions in respect of the goods that do not constitute a variation of the contract of carriage;
  - (b) The right to obtain delivery of the goods at a scheduled port of call or, in respect of inland carriage, any place en route; and
  - (c) The right to replace the consignee by any other person including the controlling party.
2. The right of control exists during the entire period of responsibility of the carrier, as provided in article 12, and ceases when that period expires.

#### *Article 51*

#### *Identity of the controlling party and transfer of the right of control*

1. Except in the cases referred to in paragraphs 2, 3 and 4 of this article:
  - (a) The shipper is the controlling party unless the shipper, when the contract of carriage is concluded, designates the consignee, the documentary shipper or another person as the controlling party;
  - (b) The controlling party is entitled to transfer the right of control to another person. The transfer becomes effective with respect to the carrier upon its notification of the transfer by the transferor, and the transferee becomes the controlling party; and

(c) The controlling party shall properly identify itself when it exercises the right of control.

2. When a non-negotiable transport document has been issued that indicates that it shall be surrendered in order to obtain delivery of the goods:

(a) The shipper is the controlling party and may transfer the right of control to the consignee named in the transport document by transferring the document to that person without endorsement. If more than one original of the document was issued, all originals shall be transferred in order to effect a transfer of the right of control; and

(b) In order to exercise its right of control, the controlling party shall produce the document and properly identify itself. If more than one original of the document was issued, all originals shall be produced, failing which the right of control cannot be exercised.

3. When a negotiable transport document is issued:

(a) The holder or, if more than one original of the negotiable transport document is issued, the holder of all originals is the controlling party;

(b) The holder may transfer the right of control by transferring the negotiable transport document to another person in accordance with article 57. If more than one original of that document was issued, all originals shall be transferred to that person in order to effect a transfer of the right of control; and

(c) In order to exercise the right of control, the holder shall produce the negotiable transport document to the carrier, and if the holder is one of the persons referred to in article 1, subparagraph 10 (a) (i), the holder shall properly identify itself. If more than one original of the document was issued, all originals shall be produced, failing which the right of control cannot be exercised.

4. When a negotiable electronic transport record is issued:

(a) The holder is the controlling party;

(b) The holder may transfer the right of control to another person by transferring the negotiable electronic transport record in accordance with the procedures referred to in article 9, paragraph 1; and

(c) In order to exercise the right of control, the holder shall demonstrate, in accordance with the procedures referred to in article 9, paragraph 1, that it is the holder.

*Article 52*

*Carrier's execution of instructions*

1. Subject to paragraphs 2 and 3 of this article, the carrier shall execute the instructions referred to in article 50 if:
  - (a) The person giving such instructions is entitled to exercise the right of control;
  - (b) The instructions can reasonably be executed according to their terms at the moment that they reach the carrier; and
  - (c) The instructions will not interfere with the normal operations of the carrier, including its delivery practices.
2. In any event, the controlling party shall reimburse the carrier for any reasonable additional expense that the carrier may incur and shall indemnify the carrier against loss or damage that the carrier may suffer as a result of diligently executing any instruction pursuant to this article, including compensation that the carrier may become liable to pay for loss of or damage to other goods being carried.
3. The carrier is entitled to obtain security from the controlling party for the amount of additional expense, loss or damage that the carrier reasonably expects will arise in connection with the execution of an instruction pursuant to this article. The carrier may refuse to carry out the instructions if no such security is provided.
4. The carrier's liability for loss of or damage to the goods or for delay in delivery resulting from its failure to comply with the instructions of the controlling party in breach of its obligation pursuant to paragraph 1 of this article shall be subject to articles 17 to 23, and the amount of the compensation payable by the carrier shall be subject to articles 59 to 61.

*Article 53*

*Deemed delivery*

Goods that are delivered pursuant to an instruction in accordance with article 52, paragraph 1, are deemed to be delivered at the place of destination, and the provisions of chapter 9 relating to such delivery apply to such goods.

#### *Article 54*

##### *Variations to the contract of carriage*

1. The controlling party is the only person that may agree with the carrier to variations to the contract of carriage other than those referred to in article 50, subparagraphs 1 (b) and (c).
2. Variations to the contract of carriage, including those referred to in article 50, subparagraphs 1 (b) and (c), shall be stated in a negotiable transport document or in a non-negotiable transport document that requires surrender, or incorporated in a negotiable electronic transport record, or, upon the request of the controlling party, shall be stated in a non-negotiable transport document or incorporated in a non-negotiable electronic transport record. If so stated or incorporated, such variations shall be signed in accordance with article 38.

#### *Article 55*

##### *Providing additional information, instructions or documents to carrier*

1. The controlling party, on request of the carrier or a performing party, shall provide in a timely manner information, instructions or documents relating to the goods not yet provided by the shipper and not otherwise reasonably available to the carrier that the carrier may reasonably need to perform its obligations under the contract of carriage.
2. If the carrier, after reasonable effort, is unable to locate the controlling party or the controlling party is unable to provide adequate information, instructions or documents to the carrier, the shipper shall provide them. If the carrier, after reasonable effort, is unable to locate the shipper, the documentary shipper shall provide such information, instructions or documents.

#### *Article 56*

##### *Variation by agreement*

The parties to the contract of carriage may vary the effect of articles 50, subparagraphs 1 (b) and (c), 50, paragraph 2, and 52. The parties may also restrict or exclude the transferability of the right of control referred to in article 51, subparagraph 1 (b).

## **Chapter 11**

### **Transfer of rights**

#### *Article 57*

*When a negotiable transport document or negotiable electronic transport record is issued*

1. When a negotiable transport document is issued, the holder may transfer the rights incorporated in the document by transferring it to another person:
  - (a) Duly endorsed either to such other person or in blank, if an order document; or
  - (b) Without endorsement, if: (i) a bearer document or a blank endorsed document; or (ii) a document made out to the order of a named person and the transfer is between the first holder and the named person.
  
2. When a negotiable electronic transport record is issued, its holder may transfer the rights incorporated in it, whether it be made out to order or to the order of a named person, by transferring the electronic transport record in accordance with the procedures referred to in article 9, paragraph 1.

#### *Article 58*

##### *Liability of holder*

1. Without prejudice to article 55, a holder that is not the shipper and that does not exercise any right under the contract of carriage does not assume any liability under the contract of carriage solely by reason of being a holder.
  
2. A holder that is not the shipper and that exercises any right under the contract of

carriage assumes any liabilities imposed on it under the contract of carriage to the extent that such liabilities are incorporated in or ascertainable from the negotiable transport document or the negotiable electronic transport record.

3. For the purposes of paragraphs 1 and 2 of this article, a holder that is not the shipper does not exercise any right under the contract of carriage solely because:

- (a) It agrees with the carrier, pursuant to article 10, to replace a negotiable transport document by a negotiable electronic transport record or to replace a negotiable electronic transport record by a negotiable transport document; or
- (b) It transfers its rights pursuant to article 57.

## **Chapter 12**

### **Limits of liability**

#### *Article 59*

#### *Limits of liability*

1. Subject to articles 60 and 61, paragraph 1, the carrier's liability for breaches of its obligations under this Convention is limited to 875 units of account per package or other shipping unit, or 3 units of account per kilogram of the gross weight of the goods that are the subject of the claim or dispute, whichever amount is the higher, except when the value of the goods has been declared by the shipper and included in the contract particulars, or when a higher amount than the amount of limitation of liability set out in this article has been agreed upon between the carrier and the shipper.

2. When goods are carried in or on a container, pallet or similar article of transport used to consolidate goods, or in or on a vehicle, the packages or shipping units enumerated in the contract particulars as packed in or on such article of transport or vehicle are deemed packages or shipping units. If not so enumerated, the goods in or on such article of transport or vehicle are deemed one shipping unit.

3. The unit of account referred to in this article is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts referred to in this article are to be converted into the national currency of a State according to the value of such currency at the date of

judgement or award or the date agreed upon by the parties. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a Contracting State that is a member of the International Monetary Fund is to be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a Contracting State that is not a member of the International Monetary Fund is to be calculated in a manner to be determined by that State.

*Article 60*

*Limits of liability for loss caused by delay*

Subject to article 61, paragraph 2, compensation for loss of or damage to the goods due to delay shall be calculated in accordance with article 22 and liability for economic loss due to delay is limited to an amount equivalent to two and one-half times the freight payable on the goods delayed. The total amount payable pursuant to this article and article 59, paragraph 1, may not exceed the limit that would be established pursuant to article 59, paragraph 1, in respect of the total loss of the goods concerned.

*Article 61*

*Loss of the benefit of limitation of liability*

1. Neither the carrier nor any of the persons referred to in article 18 is entitled to the benefit of the limitation of liability as provided in article 59, or as provided in the contract of carriage, if the claimant proves that the loss resulting from the breach of the carrier's obligation under this Convention was attributable to a personal act or omission of the person claiming a right to limit done with the intent to cause such loss or recklessly and with knowledge that such loss would probably result.
2. Neither the carrier nor any of the persons mentioned in article 18 is entitled to the benefit of the limitation of liability as provided in article 60 if the claimant proves that the delay in delivery resulted from a personal act or omission of the person claiming a right to limit done with the intent to cause the loss due to delay or recklessly and with knowledge that such loss would probably result.

## **Chapter 13**

### **Time for suit**

#### *Article 62*

##### *Period of time for suit*

1. No judicial or arbitral proceedings in respect of claims or disputes arising from a breach of an obligation under this Convention may be instituted after the expiration of a period of two years.
2. The period referred to in paragraph 1 of this article commences on the day on which the carrier has delivered the goods or, in cases in which no goods have been delivered or only part of the goods have been delivered, on the last day on which the goods should have been delivered. The day on which the period commences is not included in the period.
3. Notwithstanding the expiration of the period set out in paragraph 1 of this article, one party may rely on its claim as a defence or for the purpose of set-off against a claim asserted by the other party.

#### *Article 63*

##### *Extension of time for suit*

The period provided in article 62 shall not be subject to suspension or interruption, but the person against which a claim is made may at any time during the running of the period extend that period by a declaration to the claimant. This period may be further extended by another declaration or declarations.

#### *Article 64*

##### *Action for indemnity*

An action for indemnity by a person held liable may be instituted after the expiration of the period provided in article 62 if the indemnity action is instituted within the later of:

- (a) The time allowed by the applicable law in the jurisdiction where proceedings are instituted; or
- (b) Ninety days commencing from the day when the person instituting the action for indemnity has either settled the claim or been served with process in the action against itself, whichever is earlier.

#### *Article 65*

##### *Actions against the person identified as the carrier*

An action against the bareboat charterer or the person identified as the carrier pursuant to article 37, paragraph 2, may be instituted after the expiration of the period provided in article 62 if the action is instituted within the later of:

- (a) The time allowed by the applicable law in the jurisdiction where proceedings are instituted; or
- (b) Ninety days commencing from the day when the carrier has been identified, or the registered owner or bareboat charterer has rebutted the presumption that it is the carrier, pursuant to article 37, paragraph 2.

## **Chapter 14 Jurisdiction**

#### *Article 66*

##### *Actions against the carrier*

Unless the contract of carriage contains an exclusive choice of court agreement that complies with article 67 or 72, the plaintiff has the right to institute judicial proceedings under this Convention against the carrier:

- (a) In a competent court within the jurisdiction of which is situated one of the following places:
  - (i) The domicile of the carrier;
  - (ii) The place of receipt agreed in the contract of carriage;
  - (iii) The place of delivery agreed in the contract of carriage; or

- (iv) The port where the goods are initially loaded on a ship or the port where the goods are finally discharged from a ship; or
- (b) In a competent court or courts designated by an agreement between the shipper and the carrier for the purpose of deciding claims against the carrier that may arise under this Convention.

#### *Article 67*

##### *Choice of court agreements*

1. The jurisdiction of a court chosen in accordance with article 66, subparagraph (b), is exclusive for disputes between the parties to the contract only if the parties so agree and the agreement conferring jurisdiction:

(a) Is contained in a volume contract that clearly states the names and addresses of the parties and either (i) is individually negotiated or (ii) contains a prominent statement that there is an exclusive choice of court agreement and specifies the sections of the volume contract containing that agreement; and

(b) Clearly designates the courts of one Contracting State or one or more specific courts of one Contracting State.

2. A person that is not a party to the volume contract is bound by an exclusive choice of court agreement concluded in accordance with paragraph 1 of this article only if:

(a) The court is in one of the places designated in article 66, subparagraph (a);

(b) That agreement is contained in the transport document or electronic transport record;

(c) That person is given timely and adequate notice of the court where the action shall be brought and that the jurisdiction of that court is exclusive; and

(d) The law of the court seized recognizes that that person may be bound by the exclusive choice of court agreement.

#### *Article 68*

##### *Actions against the maritime performing party*

The plaintiff has the right to institute judicial proceedings under this Convention against the maritime performing party in a competent court within the jurisdiction of which is situated one of the following places:

- (a) The domicile of the maritime performing party; or
- (b) The port where the goods are received by the maritime performing party, the port where the goods are delivered by the maritime performing party or the port in which the maritime performing party performs its activities with respect to the goods.

*Article 69*

*No additional bases of jurisdiction*

Subject to articles 71 and 72, no judicial proceedings under this Convention against the carrier or a maritime performing party may be instituted in a court not designated pursuant to article 66 or 68.

*Article 70*

*Arrest and provisional or protective measures*

Nothing in this Convention affects jurisdiction with regard to provisional or protective measures, including arrest. A court in a State in which a provisional or protective measure was taken does not have jurisdiction to determine the case upon its merits unless:

- (a) The requirements of this chapter are fulfilled; or
- (b) An international convention that applies in that State so provides.

*Article 71*

*Consolidation and removal of actions*

1. Except when there is an exclusive choice of court agreement that is binding pursuant to article 67 or 72, if a single action is brought against both the carrier and the maritime performing party arising out of a single occurrence, the action may be instituted only in a court designated pursuant to both article 66 and article 68. If there is no such court, such action may be instituted in a court designated pursuant to article 68, subparagraph (b), if there is such a court.

2. Except when there is an exclusive choice of court agreement that is binding pursuant to article 67 or 72, a carrier or a maritime performing party that institutes an action seeking a

declaration of non-liability or any other action that would deprive a person of its right to select the forum pursuant to article 66 or 68 shall, at the request of the defendant, withdraw that action once the defendant has chosen a court designated pursuant to article 66 or 68, whichever is applicable, where the action may be recommenced.

*Article 72*

*Agreement after a dispute has arisen and jurisdiction when the defendant has entered an appearance*

1. After a dispute has arisen, the parties to the dispute may agree to resolve it in any competent court.
2. A competent court before which a defendant appears, without contesting jurisdiction in accordance with the rules of that court, has jurisdiction.

*Article 73*

*Recognition and enforcement*

1. A decision made in one Contracting State by a court having jurisdiction under this Convention shall be recognized and enforced in another Contracting State in accordance with the law of such latter Contracting State when both States have made a declaration in accordance with article 74.
2. A court may refuse recognition and enforcement based on the grounds for the refusal of recognition and enforcement available pursuant to its law.
3. This chapter shall not affect the application of the rules of a regional economic integration organization that is a party to this Convention, as concerns the recognition or enforcement of judgments as between member States of the regional economic integration organization, whether adopted before or after this Convention.

*Article 74*

*Application of chapter 14*

The provisions of this chapter shall bind only Contracting States that declare in accordance with article 91 that they will be bound by them.

## Chapter 15 Arbitration

### *Article 75* *Arbitration agreements*

1. Subject to this chapter, parties may agree that any dispute that may arise relating to the carriage of goods under this Convention shall be referred to arbitration.
  
2. The arbitration proceedings shall, at the option of the person asserting a claim against the carrier, take place at:
  - (a) Any place designated for that purpose in the arbitration agreement; or
  - (b) Any other place situated in a State where any of the following places is located:
    - (i) The domicile of the carrier;
    - (ii) The place of receipt agreed in the contract of carriage;
    - (iii) The place of delivery agreed in the contract of carriage; or
    - (iv) The port where the goods are initially loaded on a ship or the port where the goods are finally discharged from a ship.
  
3. The designation of the place of arbitration in the agreement is binding for disputes between the parties to the agreement if the agreement is contained in a volume contract that clearly states the names and addresses of the parties and either:
  - (a) Is individually negotiated; or
  - (b) Contains a prominent statement that there is an arbitration agreement and specifies the sections of the volume contract containing the arbitration agreement.
  
4. When an arbitration agreement has been concluded in accordance with paragraph 3 of this article, a person that is not a party to the volume contract is bound by the designation of the place of arbitration in that agreement only if:
  - (a) The place of arbitration designated in the agreement is situated in one of the places referred to in subparagraph 2 (b) of this article;
  - (b) The agreement is contained in the transport document or electronic transport record;
  - (c) The person to be bound is given timely and adequate notice of the place of arbitration;and

(d) Applicable law permits that person to be bound by the arbitration agreement.

5. The provisions of paragraphs 1, 2, 3 and 4 of this article are deemed to be part of every arbitration clause or agreement, and any term of such clause or agreement to the extent that it is inconsistent therewith is void.

#### *Article 76*

##### *Arbitration agreement in non-liner transportation*

1. Nothing in this Convention affects the enforceability of an arbitration agreement in a contract of carriage in non-liner transportation to which this Convention or the provisions of this Convention apply by reason of:

- (a) The application of article 7; or
- (b) The parties' voluntary incorporation of this Convention in a contract of carriage that would not otherwise be subject to this Convention.

2. Notwithstanding paragraph 1 of this article, an arbitration agreement in a transport document or electronic transport record to which this Convention applies by reason of the application of article 7 is subject to this chapter unless such a transport document or electronic transport record:

- (a) Identifies the parties to and the date of the charter party or other contract excluded from the application of this Convention by reason of the application of article 6; and
- (b) Incorporates by specific reference the clause in the charter party or other contract that contains the terms of the arbitration agreement.

#### *Article 77*

##### *Agreement to arbitrate after a dispute has arisen*

Notwithstanding the provisions of this chapter and chapter 14, after a dispute has arisen the parties to the dispute may agree to resolve it by arbitration in any place.

#### *Article 78*

##### *Application of chapter 15*

The provisions of this chapter shall bind only Contracting States that declare in accordance with article 91 that they will be bound by them.

**Chapter 16**  
**Validity of contractual terms**

*Article 79*  
*General provisions*

1. Unless otherwise provided in this Convention, any term in a contract of carriage is void to the extent that it:

(a) Directly or indirectly excludes or limits the obligations of the carrier or a maritime performing party under this Convention;

(b) Directly or indirectly excludes or limits the liability of the carrier or a maritime performing party for breach of an obligation under this Convention; or

(c) Assigns a benefit of insurance of the goods in favour of the carrier or a person referred to in article 18.

2. Unless otherwise provided in this Convention, any term in a contract of carriage is void to the extent that it:

(a) Directly or indirectly excludes, limits or increases the obligations under this Convention of the shipper, consignee, controlling party, holder or documentary shipper; or

(b) Directly or indirectly excludes, limits or increases the liability of the shipper, consignee, controlling party, holder or documentary shipper for breach of any of its obligations under this Convention.

*Article 80*  
*Special rules for volume contracts*

1. Notwithstanding article 79, as between the carrier and the shipper, a volume contract to which this Convention applies may provide for greater or lesser rights, obligations and liabilities than those imposed by this Convention.

2. A derogation pursuant to paragraph 1 of this article is binding only when:

(a) The volume contract contains a prominent statement that it derogates from this Convention;

(b) The volume contract is (i) individually negotiated or (ii) prominently specifies the sections of the volume contract containing the derogations;

(c) The shipper is given an opportunity and notice of the opportunity to conclude a contract of carriage on terms and conditions that comply with this Convention without any derogation under this article; and

(d) The derogation is neither (i) incorporated by reference from another document nor (ii) included in a contract of adhesion that is not subject to negotiation.

3. A carrier's public schedule of prices and services, transport document, electronic transport record or similar document is not a volume contract pursuant to paragraph 1 of this article, but a volume contract may incorporate such documents by reference as terms of the contract.

4. Paragraph 1 of this article does not apply to rights and obligations provided in articles 14, subparagraphs (a) and (b), 29 and 32 or to liability arising from the breach thereof, nor does it apply to any liability arising from an actor omission referred to in article 61.

5. The terms of the volume contract that derogate from this Convention, if the volume contract satisfies the requirements of paragraph 2 of this article, apply between the carrier and any person other than the shipper provided that:

(a) Such person received information that prominently states that the volume contract derogates from this Convention and gave its express consent to be bound by such derogations; and

(b) Such consent is not solely set forth in a carrier's public schedule of prices and services, transport document or electronic transport record.

6. The party claiming the benefit of the derogation bears the burden of proof that the

conditions for derogation have been fulfilled.

#### *Article 81*

##### *Special rules for live animals and certain other goods*

Notwithstanding article 79 and without prejudice to article 80, the contract of carriage may exclude or limit the obligations or the liability of both the carrier and a maritime performing party if:

- (a) The goods are live animals, but any such exclusion or limitation will not be effective if the claimant proves that the loss of or damage to the goods, or delay in delivery, resulted from an act or omission of the carrier or of a person referred to in article 18, done with the intent to cause such loss of or damage to the goods or such loss due to delay or done recklessly and with knowledge that such loss or damage or such loss due to delay would probably result; or
- (b) The character or condition of the goods or the circumstances and terms and conditions under which the carriage is to be performed are such as reasonably to justify a special agreement, provided that such contract of carriage is not related to ordinary commercial shipments made in the ordinary course of trade and that no negotiable transport document or negotiable electronic transport record is issued for the carriage of the goods.

### **Chapter 17**

#### **Matters not governed by this Convention**

#### *Article 82*

##### *International conventions governing the carriage of goods by other modes of transport*

Nothing in this Convention affects the application of any of the following international conventions in force at the time this Convention enters into force, including any future amendment to such conventions, that regulate the liability of the carrier for loss of or damage to the goods:

- (a) Any convention governing the carriage of goods by air to the extent that such convention according to its provisions applies to any part of the contract of carriage;

(b) Any convention governing the carriage of goods by road to the extent that such convention according to its provisions applies to the carriage of goods that remain loaded on a road cargo vehicle carried on board a ship;

(c) Any convention governing the carriage of goods by rail to the extent that such convention according to its provisions applies to carriage of goods by sea as a supplement to the carriage by rail; or

(d) Any convention governing the carriage of goods by inland water- ways to the extent that such convention according to its provisions applies to a carriage of goods without trans-shipment both by inland waterways and sea.

*Article 83*

*Global limitation of liability*

Nothing in this Convention affects the application of any international convention or national law regulating the global limitation of liability of vessel owners.

*Article 84*

*General average*

Nothing in this Convention affects the application of terms in the contract of carriage or provisions of national law regarding the adjustment of general average.

*Article 85*

*Passengers and luggage*

This Convention does not apply to a contract of carriage for passengers and their luggage.

*Article 86*

*Damage caused by nuclear incident*

No liability arises under this Convention for damage caused by a nuclear incident if the operator of a nuclear installation is liable for such damage:

- (a) Under the Paris Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy of 29 July 1960 as amended by the Additional Protocol of 28 January 1964 and by the Protocols of 16 November 1982 and 12 February 2004, the Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage of 21 May 1963 as amended by the Joint Protocol Relating to the Application of the Vienna Convention and the Paris Convention of 21 September 1988 and as amended by the Protocol to Amend the 1963 Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage of 12 September 1997, or the Convention on Supplementary Compensation for Nuclear Damage of 12 September 1997, including any amendment to these conventions and any future convention in respect of the liability of the operator of a nuclear installation for damage caused by a nuclear incident; or
- (b) Under national law applicable to the liability for such damage, provided that such law is in all respects as favourable to persons that may suffer damage as either the Paris or Vienna Conventions or the Convention on Supplementary Compensation for Nuclear Damage.

## **Chapter 18**

### **Final clauses**

#### *Article 87*

#### *Depositary*

The Secretary-General of the United Nations is hereby designated as the depositary of this Convention.

#### *Article 88*

#### *Signature, ratification, acceptance, approval or accession*

1. This Convention is open for signature by all States at Rotterdam, the Netherlands, on 23 September 2009, and thereafter at the Headquarters of the United Nations in New York.
2. This Convention is subject to ratification, acceptance or approval by the signatory States.

3. This Convention is open for accession by all States that are not signatory States as from the date it is open for signature.

4. Instruments of ratification, acceptance, approval and accession are to be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

#### *Article 89*

##### *Denunciation of other conventions*

1. A State that ratifies, accepts, approves or accedes to this Convention and is a party to the International Convention for the Unification of certain Rules of Law relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924, to the Protocol to amend the International Convention for the Unification of certain Rules of Law relating to Bills of Lading, signed at Brussels on 23 February 1968, or to the Protocol to amend the International Convention for the Unification of certain Rules of Law relating to Bills of Lading as Modified by the Amending Protocol of 23 February 1968, signed at Brussels on 21 December 1979, shall at the same time denounce that Convention and the protocol or protocols thereto to which it is a party by notifying the Government of Belgium to that effect, with a declaration that the denunciation is to take effect as from the date when this Convention enters into force in respect of that State.

2. A State that ratifies, accepts, approves or accedes to this Convention and is a party to the United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea concluded at Hamburg on 31 March 1978 shall at the same time denounce that Convention by notifying the Secretary-General of the United Nations to that effect, with a declaration that the denunciation is to take effect as from the date when this Convention enters into force in respect of that State.

3. For the purposes of this article, ratifications, acceptances, approvals and accessions in respect of this Convention by States parties to the instruments listed in paragraphs 1 and 2 of this article that are notified to the depositary after this Convention has entered into force are not effective until such denunciations as may be required on the part of those States in respect of these instruments have become effective. The depositary of this Convention shall consult with the Government of Belgium, as the depositary of the instruments referred to in paragraph 1 of this article, so as to ensure necessary coordination in this respect.

#### *Article 90*

### *Reservations*

No reservation is permitted to this Convention.

### *Article 91*

#### *Procedure and effect of declarations*

1. The declarations permitted by articles 74 and 78 may be made at any time. The initial declarations permitted by article 92, paragraph 1, and article 93, paragraph 2, shall be made at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession. No other declaration is permitted under this Convention.
2. Declarations made at the time of signature are subject to confirmation upon ratification, acceptance or approval.
3. Declarations and their confirmations are to be in writing and to be formally notified to the depositary.
4. A declaration takes effect simultaneously with the entry into force of this Convention in respect of the State concerned. However, a declaration of which the depositary receives formal notification after such entry into force takes effect on the first day of the month following the expiration of six months after the date of its receipt by the depositary.
5. Any State that makes a declaration under this Convention may withdraw it at any time by a formal notification in writing addressed to the depositary. The withdrawal of a declaration, or its modification where permitted by this Convention, takes effect on the first day of the month following the expiration of six months after the date of the receipt of the notification by the depositary.

### *Article 92*

#### *Effect in domestic territorial units*

1. If a Contracting State has two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to the matters dealt with in this Convention, it may, at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession, declare that this Convention is to extend to all its territorial units or only to one or more of them, and may amend its declaration

by submitting another declaration at any time.

2. These declarations are to be notified to the depositary and are to state expressly the territorial units to which the Convention extends.

3. When a Contracting State has declared pursuant to this article that this Convention extends to one or more but not all of its territorial units, a place located in a territorial unit to which this Convention does not extend is not considered to be in a Contracting State for the purposes of this Convention.

4. If a Contracting State makes no declaration pursuant to paragraph 1 of this article, the Convention is to extend to all territorial units of that State.

#### *Article 93*

##### *Participation by regional economic integration organizations*

1. A regional economic integration organization that is constituted by sovereign States and has competence over certain matters governed by this Convention may similarly sign, ratify, accept, approve or accede to this Convention. The regional economic integration organization shall in that case have the rights and obligations of a Contracting State, to the extent that that organization has competence over matters governed by this Convention. When the number of Contracting States is relevant in this Convention, the regional economic integration organization does not count as a Contracting State in addition to its member States which are Contracting States.

2. The regional economic integration organization shall, at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession, make a declaration to the depositary specifying the matters governed by this Convention in respect of which competence has been transferred to that organization by its member States. The regional economic integration organization shall promptly notify the depositary of any changes to the distribution of competence, including new transfers of competence, specified in the declaration pursuant to this paragraph.

3. Any reference to a “Contracting State” or “Contracting States” in this Convention applies equally to a regional economic integration organization when the context so requires.

#### *Article 94*

##### *Entry into force*

1. This Convention enters into force on the first day of the month following the expiration of one year after the date of deposit of the twentieth instrument of ratification, acceptance, approval or accession.
2. For each State that becomes a Contracting State to this Convention after the date of the deposit of the twentieth instrument of ratification, acceptance, approval or accession, this Convention enters into force on the first day of the month following the expiration of one year after the deposit of the appropriate instrument on behalf of that State.
3. Each Contracting State shall apply this Convention to contracts of carriage concluded on or after the date of the entry into force of this Convention in respect of that State.

#### *Article 95*

##### *Revision and amendment*

1. At the request of not less than one third of the Contracting States to this Convention, the Secretary-General of the United Nations shall convene a conference of the Contracting States for revising or amending it.
2. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to this Convention is deemed to apply to the Convention as amended.

#### *Article 96*

##### *Denunciation of this Convention*

1. A Contracting State may denounce this Convention at any time by means of a notification in writing addressed to the depositary.
2. The denunciation takes effect on the first day of the month following the expiration of one year after the notification is received by the depositary. If a longer period is specified in the

notification, the denunciation takes effect upon the expiration of such longer period after the notification is received by the depositary.

DONE at New York, this eleventh day of December two thousand and eight, in a single original, of which the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish texts are equally authentic.

IN WITNESS WHERE OF the undersigned plenipotentiaries, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Convention.

**Anexo D – Contratos de Fretamento (*Charter Parties*)<sup>280</sup>**

---

<sup>280</sup> Contratos da BIMCO e do GAFTA.



# ASBAGASVOY

GAS TANKER  
VOYAGE CHARTER PARTY

## PREAMBLE

Place      Date

IT IS THIS DAY AGREED between      chartered owner/owner (hereinafter called the "Owner") of the liquefied gas carrier      (hereinafter called the "Vessel") and      (hereinafter called the "Charterer") that the transportation herein provided for will be performed subject to the terms and conditions of this Charter Party, which includes this Preamble and Part I and Part II. In the event of a conflict, the provisions of Part I shall prevail over those contained in Part II.

## PART I

- A. Description, Presentation and Position of Vessel:  
 Deadweight:      metric tons,      Classed:  
 Loaded draft of Vessel on assigned summer freeboard      meters in salt water.  
 Tank capacity in cubic meters at 100 %:  
 The Vessel's description and details are stipulated in the attached Gas Form C and Q88.  
 Last cargo:  
 Presentation: Part II, Clause 18 (a)  or (b)  or (c)  (select one with tick , if no selection is made Clause 18(a) shall apply).  
 Now:      Expected Ready:
- B. Laydays:  
 Commencing:      Cancelling:  
 Cancellation: Part II, Clause 5 (b) shall apply  yes (indicate with a tick .
- C. Loading Port(s):      Charterer's Option
- D. Discharging Port(s):      Charterer's Option
- E. Cargo:  
 Load Temperature:      Discharge Temperature:
- F. Freight Rate:      per metric ton.
- G. Freight Payable to:      at
- H. Total Laytime in Running Hours (or metric tons per hour):
- I. Demurrage per day:
- J. Commission of      % is payable by the Owner to      on the actual amount of freight, deadfreight and demurrage when and as paid.
- K. The place of General Average and arbitration proceedings to be in New York/London/Singapore (select one place. If no selection is made, New York shall apply). If Singapore is selected, select English law or Singapore law (if no selection is made, English law shall apply).
- L. Pollution Insurance: The Owner warrants the Vessel has pollution insurance coverage customary for the trade set forth in this Charter Party and for carriage of the Charterer's cargo as well as for all other cargo carried on the voyage and will be so maintained during the currency of this Charter Party.
- M. Special Provisions:

IN WITNESS WHEREOF, the parties have caused this Charter Party, consisting of a Preamble, Parts I and II, to be executed in duplicate as of the day and year first above written.

Witness the signature of:      By: \_\_\_\_\_

Witness the signature of:      By: \_\_\_\_\_

**ASBAGASVOY PART II**

**1. WARRANTY - VOYAGE - CARGO**

The Vessel, classed as specified in Part I hereof, and to be so maintained during the currency of this Charter Party, shall, with all convenient dispatch, proceed as ordered to Loading Port(s) stated in Part I, C hereof, or so near thereunto as she may safely get (always afloat), and being seaworthy, and having all pipes, pumps and compressors in good working order, and being in every respect fitted for the voyage, so far as the foregoing conditions can be attained by the exercise of due diligence, perils of the sea and any other cause of whatsoever kind beyond the Owner's and/or Master's control excepted, shall load (always afloat) the cargo as described in Part I, E in bulk, not exceeding what she can reasonably stow and carry over and above her bunker fuel, consumable stores, boiler feed, culinary and drinking water, and complement and their effects (sufficient space to be left in the tanks to provide for the expansion of the cargo), and being so loaded shall forthwith proceed direct to the Discharging Port(s) or so near thereunto as she may safely get (always afloat), and deliver said cargo.

**2. FREIGHT**

Freight shall be at the rate stipulated in Part I, F and shall be computed on intake quantity (except deadfreight as per Clause 3) as shown on the Inspector's Certificate of Inspection. Payment of freight shall be made by the Charterer without discount upon delivery of cargo at destination, less any disbursements or advances made to the Master or the Owner's agents at ports of loading and/or discharge and cost of insurance thereon. The services of the cargo inspector shall be arranged and paid for by the Charterer who shall furnish the Owner with a copy of the Inspector's Certificate.

**3. DEADFREIGHT**

Should the Charterer fail to supply the cargo quantity as set out in Part I, E, the Vessel may, at the Master's option, and shall, upon request of the Charterer, proceed on her voyage, provided that the tanks in which cargo is loaded are sufficiently filled to put her in seaworthy condition. In that event, however, deadfreight shall be paid at the rate specified in Part I, F hereof on the difference between the intake quantity and the quantity the Vessel would have carried if she had received the quantity called for, provided always that the Vessel could have carried that quantity.

**4. CARGO TEMPERATURES**

The Charterer shall supply, and the Vessel shall discharge, the cargo at the temperatures as stated in Part I, E.

**5. LAYDAYS**

(a) Laytime shall not commence before the date stipulated in Part I, B, except with the Charterer's sanction. Should the Vessel not be ready to load by 4:00 o'clock P.M. (local time) on the cancelling date stipulated in Part I, B, the Charterer shall have the option of cancelling this Charter Party by giving the Owner notice of such cancellation within twenty-four (24) hours after such cancellation date; otherwise this Charter Party to remain in full force and effect.

(b) CANCELLATION (only to apply if stated in Part I, B)

Should the Vessel not be ready to load, or should the Owner anticipate that the Vessel will not be ready to load on the cancelling date, the Owner shall, as soon as it is in a position to state with reasonable certainty the day on which the Vessel should be ready, give notice thereof to the Charterer asking whether the Charterer will exercise its option of cancelling. Within forty-eight (48) hours after receipt of the notice, the Charterer must declare whether it wishes to exercise that option. If the Charterer does not exercise its option of cancelling, the day after the readiness date stated in the notice shall be regarded as a new cancelling date for the purpose of this clause.

**6. NOTICE OF READINESS**

Upon arrival at customary anchorage at each port of loading or discharge, the Master or his agent shall give the Charterer or his agent notice in writing that the Vessel is ready to load (as per Clause 18) or discharge cargo,

berth or no berth, and laytime, as hereinafter provided, shall commence upon the expiration of six (6) hours after receipt of such notice, or upon the Vessel's arrival in berth (i.e., finished mooring when at a sealoading or discharging terminal and all fast when loading or discharging alongside a wharf), whichever first occurs. However, where delay is caused to Vessel getting into berth after giving notice of readiness for any reason over which the Charterer has no control, such delay shall not count as used laytime or time on demurrage.

**7. HOURS FOR LOADING AND DISCHARGING**

The number of running hours specified as laytime in Part I, H shall be permitted the Charterer as laytime for loading and discharging cargo; but any delay due to the Vessel's condition or breakdown or inability of the Vessel's facilities to load or discharge cargo within the time allowed shall not count as used laytime or time on demurrage. If regulations of the Owner or port authorities prohibit loading or discharging of the cargo at night, time so lost shall not count as used laytime or time on demurrage; if the Charterer, shipper or consignee prohibits loading or discharging at night, time so lost shall count as used laytime or time on demurrage. Time consumed by the Vessel in moving from loading or discharge port anchorage to her loading or discharge berth, discharging ballast water or slops, will not count as used laytime or time on demurrage.

**8. DEMURRAGE**

The Charterer shall pay demurrage per running day and pro rata for a part thereof at the rate specified in Part I, I for all time that loading and discharging and used laytime as elsewhere herein provided exceeds the allowed laytime elsewhere herein specified. If, however, demurrage shall be incurred at ports of loading and/or discharge by reason of fire, explosion, storm or by a strike, lockout, stoppage or restraint of labor or by breakdown of machinery or equipment in or about the plant of the Charterer, supplier, shipper or consignee of the cargo, the rate of demurrage shall be reduced one-half of the amount stated in Part I, I per running day or pro rata for part of a day for demurrage so incurred. The Charterer shall not be liable for any demurrage for delay caused by strike, lockout, stoppage or restraint of labor for Master, officers and crew of the Vessel or tugboat or pilots.

**9. SAFE BERTHING - SHIFTING - LIGHTERAGE**

The Vessel shall load and discharge at any safe place or wharf, or alongside vessels or lighters reachable on her arrival, which shall be designated and procured by the Charterer, provided the Vessel can proceed thereto, lie at, and depart therefrom always safely afloat. The Charterer shall have the right of shifting the Vessel at ports of loading and/or discharge from one safe berth to another on payment of all towage and pilotage shifting to next berth, charges for running lines on arrival at and leaving that berth, additional agency charges and expense, customs overtime and fees, and any other extra port charges or port expenses incurred by reason of using more than one berth. Time consumed on account of shifting shall count as used laytime or time on demurrage. Any lighterage operations shall be at the expense, risk and peril of the Charterer. The Charterer shall ensure that adequate fendering and hoses to the satisfaction of the Vessel's Master are provided. Such operations to be carried out in conformity with the provisions of the latest edition of the OCIMF/ICS Ship to Ship Transfer Guide for Petroleum, Chemicals and Liquefied Gases but in any case lighterage operations always to be at the discretion of the Vessel's Master and if the Master, at any time, considers that lighterage operations are or become unsafe, then he may order them to be discontinued. All time used in lighterage operations, whether or not they are discontinued, shall count as laytime or time on demurrage. If the Owner is obliged to extend their existing insurance policies to cover lighterage operations or incur any other additional cost/expense, the Charterer shall reimburse the Owner for any additional premium or cost/expense incurred. The Charterer shall be responsible for all costs and charges in respect of equipment needed to perform such lighterage operations, and shall obtain any and all relevant permissions from proper authorities to perform lightering and all expenses in this connection shall also be for the Charterer's account. Where the agreed lighterage location is outside port limits, notice of readiness may be tendered at such location.

**10. PUMPING IN AND OUT**

The cargo shall be pumped into the Vessel at the expense, risk and peril of the Charterer, and shall be pumped out of the Vessel at the expense of the Vessel, but at the risk and peril of the Vessel only so far as the Vessel's permanent hose connections, where delivery of the cargo shall be taken by the Charterer or its consignee. The Vessel shall supply her pumps and the necessary power for discharging in all ports, as well as necessary hands. All overtime of officers and crew incurred in loading and/or discharging shall be for account of the Vessel.

**11. HOSES**

Hoses for loading and discharging shall be furnished by the Charterer and shall be connected and disconnected by the Charterer, or, at the option of the Owner, by the Owner at the Charterer's risk and expense. Laytime or time on demurrage shall continue until the hoses have been disconnected.

**12. DUES - TAXES - WHARFAGE**

The Charterer shall pay all taxes, dues and other charges on the cargo, including but not limited to Customs overtime on the cargo. The Charterer shall also pay all taxes on freight at loading or discharging ports and any unusual taxes, assessments and governmental charges which are not presently in effect but which may be imposed in the future on the Vessel or freight. The Owner shall pay all dues and other charges on the Vessel (whether or not such dues or charges are assessed on the basis of quantity of cargo). The Vessel shall be free of charges for the use of any wharf, dock, place or mooring facility arranged by the Charterer for the purpose of loading or discharging cargo; however, the Owner shall be responsible for charges for such berth when used solely for Vessel's purposes, such as awaiting the Owner's orders, tank cleaning, repairs, etc. before, during or after loading or discharging.

**13. CARGO DESCRIPTION AND VESSEL COMPLIANCE**

The Owner warrants that it is familiar with the characteristics of the cargo as described in Part I, E, its handling and safety requirements, and that the Vessel is classified and the crew is certified for the carriage of same and is in compliance with all international, national and local laws, rules and regulations applicable to the carriage of the cargo and the voyage set forth in Part I. This includes, but is not limited to, the Codes issued by the International Maritime Organization (IMO) as in force at the time of this Charter Party and as such Codes may be applicable to the cargo described in Part I, E and the voyage performed under this Charter Party. Upon the Owner's request, the Charterer will supply the Owner with the Safety Data Sheet and/or other relevant cargo specifications.

**14. ICE**

- (a) In case port of loading or discharge should be inaccessible owing to ice, the Vessel shall direct her course according to Master's judgment, notifying the Charterer, shipper or consignee, who is bound to provide orders for another port, which is free from ice and where there are facilities for the loading or reception of the cargo in bulk. The whole of the time occupied from the time the Vessel is diverted by reason of the ice until her arrival at an ice-free port of loading or discharge, as the case may be, shall be paid for by the Charterer at the demurrage rate stipulated in Part I, I. The Charterer shall pay for additional bunkers consumed at replacement cost and for any additional port costs incurred.
- (b) If on account of ice the Master considers it dangerous to enter or remain at any loading or discharging place for fear of the Vessel being frozen in or damaged, the Master shall communicate with the Charterer, shipper or consignee of the cargo, who shall provide orders to proceed to another port as per Clause 14(a) where there is no danger of ice and where there are the necessary facilities for the loading or reception of the cargo in bulk, or to remain at the original port at their risk, and in either case the Charterer to pay for the time that the Vessel may be delayed, at the demurrage rate stipulated in Part I, I.

**15. SEGREGATION**

If the cargoes under this Charter Party consist of more than one grade, or if the Owner is allowed by the Charterer to carry other cargo for own or other accounts on this voyage, all grades of cargo shall be at all times kept fully segregated by tanks, pumps, lines and compressors, always within the Vessel's natural segregation.

**16. GENERAL CARGO**

The Charterer shall not be permitted to ship any packaged goods or non-liquefied bulk cargo of any description; the cargo the Vessel is to load under this Charter Party is to consist only of liquefied gas cargo in bulk as specified in Part I, E.

**17. QUARANTINE**

Should the Charterer send the Vessel to any port or place where a quarantine exists, any delay thereby caused to the Vessel shall count as used laytime; but should the quarantine not be declared until the Vessel is on passage to such port, the Charterer shall not be liable for any resulting delay.

**18. PRESENTATION**

- (a) The Owner shall present the Vessel's cargo tanks and associated systems at loading port(s) under vapours/heel of last cargo as specified in Part I, A cooled down as per terminal regulations and ready to load the Charterer's nominated cargo. Upon Charterer's request the Owner shall promptly provide the Charterer with the Vessel's existing cargo tank split and tank preparation schedule. The Charterer shall, in a timely fashion, advise the cargo split in order to allow the Vessel to prepare the cargo tanks accordingly; or
- (b) The Vessel shall present at loading port(s) with all cargo tanks and associated systems liquid free under vapours of last cargo as specified in Part I, A ready to load the Charterer's nominated cargo; or
- (c) [Other, as agreed].

**19. GENERAL EXCEPTIONS CLAUSE**

The Vessel, her Master and the Owner shall not, unless otherwise in this Charter Party expressly provided, be responsible for any loss or damage, or delay or failure in performing hereunder, arising or resulting from:- any act, neglect, default or barratry of the Master, pilots, mariners or other servants of the Owner in the navigation or management of the Vessel; fire, unless caused by the personal design or neglect of the Owner; collision, stranding or peril, danger or accident of the sea or other navigable waters; saving or attempting to save life or property; wastage in weight or bulk, or any other loss or damage arising from inherent defect, quality or vice of the cargo; any act or omission of the Charterer or the owner, shipper or consignee of the cargo, their agents or representatives; explosion, bursting of boilers, breakage of shafts, or any latent defect in hull, equipment or machinery; unseaworthiness of the Vessel unless caused by want of due diligence on the part of the Owner to make the Vessel seaworthy or to have her properly manned, equipped and supplied; or from any other cause of whatsoever kind arising without the actual fault or privity of the Owner. And neither the Vessel nor Master or the Owner, nor the Charterer, shall, unless otherwise in this Charter Party expressly provided, be responsible for any loss or damage or delay or failure in performing hereunder, arising or resulting from:- Act of God; act of war; perils of the seas; act of public enemies, pirates or assailing thieves; arrest or restraint of princes, rulers or people; or seizure under legal process provided bond is promptly furnished to release the Vessel or cargo; strike or lockout or stoppage or restraint of labor from whatever cause, either partial or general; or riot or civil commotion.

**20. ISSUANCE AND TERMS OF BILLS OF LADING**

- (a) The Master shall, upon request, sign Bills of Lading in such form as may be agreed for all cargo shipped but without prejudice to the rights of the Owner and the Charterer under the terms of this Charter Party. The Master shall not be required to sign Bills of Lading for any port which the Vessel cannot enter, remain at and leave in safety and always afloat nor for any blockaded port.
- (b) The carriage of cargo under this Charter Party and under all Bills of Lading issued for the cargo shall be subject to the statutory provisions and other terms including but not limited to those terms set forth or specified in sub-paragraphs (i) through (vii) of this clause and such terms shall be incorporated verbatim or be deemed incorporated by the reference in any such Bill of Lading. In such sub-paragraphs and in any Act referred to therein, the word "carrier" shall include the Owner and the Chartered Owner of the Vessel.

**(i) CLAUSE PARAMOUNT**

This Bill of Lading shall have effect subject to the provisions of the Hague Rules as contained in the International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Bills of Lading at Brussels dated 25 August 1924 as enacted in the country of shipment unless the shipment is to or from the United States in which case it shall have effect subject to the U.S. Carriage of Goods by Sea Act, approved 16 April 1936 and any amendments thereto. In trades where the International Brussels Convention 1924 as amended by the Protocol signed at Brussels on 23 February 1968 (also referred to as the Hague-Visby Rules) apply compulsorily, the provisions of the respective legislation shall be considered incorporated in this Bill of Lading. The applicable Convention, Act, ordinance or legislation (hereinafter called the "Act") shall be deemed to be incorporated herein and nothing herein contained

shall be deemed a surrender by the Owner of any of its rights or immunities or an increase of any of its responsibilities or liabilities under the Act. If any term of this Bill of Lading be repugnant to the Act to any extent, such term shall be void to the extent but no further.

(ii) NEW JASON CLAUSE

In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequence of which, the carrier is not responsible, by statute, contract or otherwise, the goods, shippers, consignees or owners of the goods shall contribute with the carrier in General Average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a General Average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the goods. If a salving ship is owned or operated by the carrier, salvage shall be paid for as fully as if the said salving ship or ships belonged to strangers. Such deposit as the carrier or his agents may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the goods, shippers, consignees or owners of the goods to the carrier before delivery.

(iii) GENERAL AVERAGE

General Average shall be adjusted, stated and settled according to York/Antwerp Rules 2016 and, as to matters not provided for by those rules, according to the laws and usages at the port of New York, at the port of London or at the port of Singapore, whichever place is specified in Part I, K of this Charter Party. If a General Average statement is required, it shall be prepared at such port or place in the United States, the United Kingdom or Singapore, whichever country is specified in Part I, K of this Charter Party, as may be selected by the carrier, unless otherwise mutually agreed, by an Adjuster appointed by the carrier and approved by the Charterer. Such Adjuster shall attend to the settlement and the collection of the General Average, subject to customary charges. General Average Agreements and/or security shall be furnished by the carrier and/or Charterer, and/or carrier and/or Consignee of cargo, if requested. Any cash deposit being made as security to pay General Average and/or salvage shall be remitted to the Average Adjuster and shall be held by him at his risk in a special account in a duly authorized and licensed bank at the place where the General Average statement is prepared.

(iv) BOTH TO BLAME

If the Vessel comes into collision with another ship as a result of the negligence of the other ship and any act, neglect or default of the Master, mariner, pilot or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the Vessel, the owners of the cargo carried hereunder shall indemnify the carrier against all loss or liability to the other or non-carrying ship or her owners in so far as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of said cargo, paid or payable by the other or recovered by the other or non-carrying ship or her owners as part of their claim against the carrying ship or the carrier. The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those in charge of any ships or objects other than, or in addition to, the colliding ships or object are at fault in respect of a collision or contact.

(v) LIMITATION OF LIABILITY

Any provision of this Charter Party to the contrary notwithstanding, the carrier shall have the benefit of all limitations of, and exemptions from, liability accorded to the owner or chartered owner of vessels by any statute or rule of law for the time being in force.

(vi) WAR RISKS

- (a) If any port of loading or of discharge named in this Charter Party or to which the Vessel may properly be ordered pursuant to the terms of the Bills of Lading be blockaded, or
- (b) If owing to any war, hostilities, warlike operations, civil war, civil commotions, revolutions or the operation of international law (a) entry to any such port of loading or of discharge or the loading or discharge of cargo at any such port be considered by the Master or the carrier in his or their discretion dangerous or prohibited or (b) it be considered by the Master or the carrier in his or their discretion dangerous or impossible for the Vessel to reach any such port of loading or discharge – the Charterer shall have the right to order the cargo or such part of it as may be affected to be loaded or discharged at any other safe port of loading or of discharge within the range of loading or discharging ports respectively established under the provisions of the Charter Party (provided such other port is not blockaded or that entry thereto or loading or discharge of cargo thereat is not in the Master's or the carrier's discretion dangerous or prohibited). If in respect of a port of discharge no orders be received from the Charterer within 48 hours

after they or their agents have received from the carrier a request for the nomination of a substitute port, the carrier shall then be at liberty to discharge the cargo at any safe port which they or the Master may in their or his discretion decide on (whether within the range of discharging ports established under the provisions of the Charter Party or not) and such discharge shall be deemed to be due fulfillment of the contract or contracts of affreightment so far as cargo so discharged is concerned. In the event of the cargo being loaded or discharged at any such other port within the respective range of loading or discharging ports established under the provisions of the Charter Party, the Charter Party shall be read in respect of freight and all other conditions whatsoever as if the voyage performed were that originally designated. In the event, however, that the Vessel discharges the cargo at a port outside the range of discharging ports established under the provisions of the Charter Party, freight shall be paid as for the voyage originally designated and all extra expenses involved in reaching the actual port of discharge and or discharging the cargo thereat shall be paid by the Charterer or cargo owners. In the latter event the carrier shall have a lien on the cargo for all such extra expenses.

- (c) The Vessel shall have liberty to comply with any directions or recommendations as to departure, arrival, routes, ports of call, stoppages, destinations, zones, waters, delivery or in any otherwise whatsoever given by the government of the nations under whose flag the Vessel sails or any other government or local authority including any de facto government or local authority or by any person or body acting or purporting to act as or with the authority of any such government or authority or by any committee or person having under the terms of the war risks insurance on the Vessel the right to give any such directions or recommendations. If by reason of or in compliance with any such directions or recommendations, anything is done or is not done such shall not be deemed a deviation.

If by reason of or in compliance with any such direction or recommendation the Vessel does not proceed to the port or ports of discharge originally designated or to which she may have been ordered pursuant to the terms of the Bills of Lading, the Vessel may proceed to any safe port of discharge which the Master or the carrier in his or their discretion may decide on and there discharge the cargo. Such discharge shall be deemed to be due fulfillment of the contract or contracts of affreightment and the carrier shall be entitled to freight as if discharge has been effected at the port or ports originally designated or to which the Vessel may have been ordered pursuant to the terms of the Bills of Lading. All extra expenses involved in reaching and discharging the cargo at any such other port of discharge shall be paid by the Charterer and/or cargo owners and the carrier shall have a lien on the cargo for freight and all such expenses.

(vii) DEVIATION CLAUSE

The Vessel shall have liberty to call at any ports in any order, to sail with or without pilots, to tow or to be towed, to go to the assistance of vessels in distress, to deviate for the purpose of saving life or property or of landing any ill or injured person on board, and to call for fuel at any port or ports in or out of the regular course of the voyage. Any salvage shall be for the sole benefit of the carrier.

(c) HALF OF ONE PER CENT CARGO LOSS

The Vessel, her Master and Owner shall not be responsible for any loss or shortage whatsoever resulting from incondensable matter (providing such incondensables are not due to failure of the Vessel/Vessel's equipment), nor for any other loss or shortage, except to the extent that such loss or shortage (i) exceeds half of one per cent (0.5%) of the aggregated quantities stated in the Bill of Lading for each grade and (ii) does not fall within the exception clauses of this Charter Party. For the purposes of this clause, losses and shortages shall be computed according to intake and outturn quantities based upon Vessel's gauges verified by an independent inspector at the Charterer's cost, or in the event that such said inspector is not available, the Vessel's intake and outturn quantities shall be relied upon without further verification.

(d) ELECTRONIC BILLS OF LADING

(i) Subject to the Owner's agreement, bills of lading, waybills and delivery orders referred to in this Charter Party shall be issued, signed and transmitted in electronic form with the same effect as their paper equivalent.

(ii) For the purpose of subclause (i) the Owner shall subscribe to and use Electronic (Paperless) Trading Systems as directed by the Charterer, provided such systems are approved by the International Group of P&I Clubs. Any fees incurred in subscribing to or for using such systems shall be for the Charterer's account.

(iii) The Charterer agrees to hold the Owner harmless in respect of any additional liability arising from the use of the systems referred to in subclause (ii), to the extent that such liability does not arise from the Owner's negligence.

**21. LIEN**

The Owner shall have an absolute lien on the cargo for all freight, deadfreight, demurrage and costs, including attorney fees, of recovering the same, which lien shall continue after delivery of the cargo into the possession of the Charterer, or of the holders of any Bills of Lading covering the same or of any storageman.

**22. AGENTS**

The Owner shall appoint Vessel's agents at all ports.

**23. BREACH**

Damages for breach of this Charter Party shall include all provable damages, and all costs of suit and attorney fees incurred in any action hereunder.

**24. ARBITRATION**

Any and all differences and disputes of whatsoever nature arising out of this Charter Party shall be put to arbitration in New York or in London or in Singapore whichever place is specified in Part I, K of this Charter Party pursuant to United States maritime law (proceedings to be conducted in accordance with the Rules of the Society of Maritime Arbitrators, Inc. (SMA) current at the time this Charter Party was entered into), English law (proceedings to be conducted in accordance with the Rules of the London Maritime Arbitrators' Association (LMAA) current at the time when the arbitration proceedings are commenced), and English/Singapore law (proceedings to be conducted in accordance with the Rules of the Singapore Chamber of Maritime Arbitration (SCMA) current at the time when the arbitration proceedings are commenced), respectively, before a board of three persons, consisting of one arbitrator to be appointed by the Owner, one by the Charterer, and one by the two so chosen. The decision of any two of the three on any point or points shall be final. Either party hereto may call for such arbitration by service upon any officer of the other, wherever he may be found, of a written notice specifying the name and address of the arbitrator chosen by the first moving party and a brief description of the disputes or differences which such party desires to put to arbitration. If the other party shall not, by notice served upon an officer of the first moving party within twenty days of the service of such first notice, appoint its arbitrator to arbitrate the dispute or differences specified, then the first moving party shall have the right without further notice to appoint a second arbitrator, who shall be a disinterested person with precisely the same force and effect as if said second arbitrator has been appointed by the other party. Until such time as the arbitrators finally close the hearings either party shall have the right by written notice served on the arbitrators and on an officer of the other party to specify further disputes or differences under this Charter Party for hearing and determination. Awards made in pursuance to this clause may include costs, including a reasonable allowance for attorney's fees, and judgement may be entered upon any award made hereunder in any Court having jurisdiction in the premises.

In cases where neither the claim nor any counter claim exceeds the sum of USD 100,000, the arbitration shall be conducted before a sole arbitrator as follows:

If the venue is New York: in accordance with the Shortened Arbitration Procedure of the SMA current at the time this Charter Party was entered into.

If the venue is London: in accordance with the Small Claims Procedure of the LMAA current at the time when the arbitration proceedings are commenced.

If the venue is Singapore: in accordance with the Small Claims Procedure of the SCMA current at the time when the arbitration proceedings are commenced.

**25. SUBLET**

The Charterer shall have the right to sublet the Vessel. However, the Charterer shall always remain responsible for the fulfillment of this Charter Party in all its terms and conditions.

**26. POLLUTION CLAUSE**

The Owner shall provide for standard oil pollution coverage equal to the level customarily offered by the International Group of P&I Clubs, together with the appropriate certificates to that effect.

Sample copy



# BALTIME 1939

(REVISED 2001)  
UNIFORM TIME CHARTER

PART I

1. Shipbroker	2. Place and date of Charter
3. Owners/Place of business	4. Charterers/Place of business
5. Vessel's Name	6. GT/NT
7. Class	8. Indicated brake horse power (bhp)
9. Total tons d. w. (abt.) on summer freeboard	10. Cubic feet grain/bale capacity
11. Permanent bunkers (abt.)	12. Speed capability in knots (abt.) on a consumption in tons (abt.) of
13. Present position	14. Period of hire (Cl. 1)
15. Port of delivery (Cl. 1)	16. Time of delivery (Cl. 1)
17. (a) Trade limits (Cl. 2)	
(b) Cargo exclusions specially agreed	
18. Bunkers on re-delivery (state min. and max. quantity) (Cl. 5)	19. Charter hire (Cl. 6)
20. Hire payment (state currency, method and place of payment; also beneficiary and bank account) (Cl. 6)	
21. Place or range of re-delivery (Cl. 7)	22. Cancelling date (Cl. 21)
23. Dispute resolution (state 22(A), 22(B) or 22(C); if 22(C) agreed Place of Arbitration <u>must</u> be stated) (Cl. 22)	24. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 24)
25. Numbers of additional clauses covering special provisions, if agreed	

It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter which shall include PART I as well as PART II. In the event of a conflict of conditions, the provisions of PART I shall prevail over those of PART II to the extent of such conflict.

Signature (Owners)	Signature (Charterers)
--------------------	------------------------

**PART II**  
**BALTIME 1939 (Revised 2001)**

It is agreed between the party mentioned in Box 3 as Owners of the Vessel named in Box 5 of the gross/net tonnage indicated in Box 6, classed as stated in Box 7 and of indicated brake horse power (bhp) as stated in Box 8, carrying about the number of tons deadweight indicated in Box 9 on summer freeboard inclusive of bunkers, stores and provisions, having as per builder's plan a cubic-feet grain/bale capacity as stated in Box 10, exclusive of permanent bunkers, which contain about the number of tons stated in Box 11, and fully loaded capable of steaming about the number of knots indicated in Box 12 in good weather and smooth water on a consumption of about the number of tons fuel oil stated in Box 12, now in position as stated in Box 13 and the party mentioned as Charterers in Box 4, as follows:

**1. Period/Port of Delivery/Time of Delivery**

The Owners let, and the Charterers hire the Vessel for a period of the number of calendar months indicated in Box 14 from the time (not a Sunday or a legal Holiday unless taken over) the Vessel is delivered and placed at the disposal of the Charterers between 9 a.m. and 6 p.m., or between 9 a.m. and 2 p.m. if on Saturday, at the port stated in Box 15 in such available berth where she can safely lie always afloat, as the Charterers may direct, the Vessel being in every way fitted for ordinary cargo service. The Vessel shall be delivered at the time indicated in Box 16.

**2. Trade**

The Vessel shall be employed in lawful trades for the carriage of lawful merchandise only between safe ports or places where the Vessel can safely lie always afloat within the limits stated in Box 17. No live stock nor injurious, inflammable or dangerous goods (such as acids, explosives, calcium carbide, ferro silicon, naphtha, motor spirit, tar, or any of their products) shall be shipped.

**3. Owners' Obligations**

The Owners shall provide and pay for all provisions and Wages, for insurance of the Vessel, for all deck and Engine-room stores and maintain her in a thoroughly efficient state in hull and machinery during service. The Owners shall provide winchmen from the crew to operate the Vessel's cargo handling gear, unless the crew's employment conditions or local union or port regulations prohibit this, in which case qualified shore- winchmen shall be provided and paid for by the Charterers.

**4. Charterers' Obligations**

The Charterers shall provide and pay for all fuel oil, port charges, pilotages (whether compulsory or not), canal steersmen, boatage, lights, tug-assistance, consular charges (except those pertaining to the Master, officers and crew), canal, dock and other dues and charges, including any foreign general municipality or state taxes, also all dock, harbour and tonnage dues at the ports of delivery and re-delivery (unless incurred through cargo carried before delivery or after re-delivery), agencies, commissions, also shall arrange and pay for loading, trimming, stowing (including dunnage and shifting boards, excepting any already on board), unloading, weighing, tallying and delivery of cargoes, surveys on hatches, meals supplied to officials and men in their service and all other charges and expenses whatsoever including detention and expenses through quarantine (including cost of fumigation and disinfection). All ropes, slings and special runners actually used for loading and discharging and any special gear, including special ropes and chains required by the custom of the port for mooring shall be for the Charterers' account. The Vessel shall be fitted with winches, derricks, wheels and ordinary runners capable of handling lifts up to 2 tons.

**5. Bunkers**

The Charterers at port of delivery and the Owners at port of re-delivery shall take over and pay for all fuel oil remaining in the Vessel's bunkers at current price at the respective ports. The Vessel shall be re-delivered with not less than the number of tons and not exceeding the number of tons of fuel oil in the Vessel's bunkers stated in Box 18.

**PART II**  
**BALTIME 1939 (Revised 2001)**

**6. Hire**

The Charterers shall pay as hire the rate stated in Box 19 per 30 days, commencing in accordance with Clause 1 until her re-delivery to the Owners.

Payment of hire shall be made in cash, in the currency stated in Box 20, without discount, every 30 days, in advance, and in the manner prescribed in Box 20. In default of payment the Owners shall have the right of withdrawing the Vessel from the service of the Charterers, without noting any protest and without interference by any court or any other formality whatsoever and without prejudice to any claim the Owners may otherwise have on the Charterers under the Charter.

**7. Re-delivery**

The Vessel shall be re-delivered on the expiration of the Charter in the same good order as when delivered to the Charterers (fair wear and tear excepted) at an ice-free port in the Charterers' option at the place or within the range stated in Box 21, between 9 a.m. and 6 p.m., and 9 a.m. and 2 p.m. on Saturday, but the day of re-delivery shall not be a Sunday or legal Holiday. The Charterers shall give the Owners not less than ten days' notice at which port and on about which day the Vessel will be re-delivered. Should the Vessel be ordered on a voyage by which the Charter period will be exceeded the Charterers shall have the use of the Vessel to enable them to complete the voyage, provided it could be reasonably calculated that the voyage would allow redelivery about the time fixed for the termination of the Charter, but for any time exceeding the termination date the Charterers shall pay the market rate if higher than the rate stipulated herein.

**8. Cargo Space**

The whole reach and burthen of the Vessel, including lawful deck-capacity shall be at the Charterers' disposal, reserving proper and sufficient space for the Vessel's Master, officers, crew, tackle, apparel, furniture, provisions and stores.

**9. Master**

The Master shall prosecute all voyages with the utmost despatch and shall render customary assistance with the Vessel's crew. The Master shall be under the orders of the Charterers as regards employment, agency, or other arrangements. The Charterers shall indemnify the Owners against all consequences or liabilities arising from the Master, officers or Agents signing Bills of Lading or other documents or otherwise complying with such orders, as well as from any irregularity in the Vessel's papers or for overcarrying goods. The Owners shall not be responsible for shortage, mixture, marks, nor for Number of pieces or packages, nor for damage to or claims on cargo caused by bad stowage or otherwise. If the Charterers have reason to be dissatisfied with the conduct of the Master or any officer, the Owners, on receiving particulars of the complaint, promptly to investigate the matter, and, if necessary and practicable, to make a change in the appointments.

**10. Directions and Logs**

The Charterers shall furnish the Master with all instructions and sailing directions and the Master shall keep full and correct logs accessible to the Charterers or their Agents.

**11. Suspension of Hire etc.**

- (a) In the event of drydocking or other necessary measures to maintain the efficiency of the Vessel, deficiency of men or Owners' stores, breakdown of machinery, damage to hull or other accident, either hindering or preventing the working of the Vessel and continuing for more than twenty-four consecutive hours, no hire shall be paid in respect of any time lost thereby during the period in which the Vessel is unable to perform the service immediately required. Any hire paid in advance shall be adjusted accordingly.
- (b) In the event of the Vessel being driven into port or to anchorage through stress of weather, trading to shallow harbours or to rivers or ports with bars or suffering an accident to her cargo, any detention of the Vessel and/or expenses resulting from such detention shall be for the Charterers' account even if such detention and/or expenses, or the cause by reason of which either is incurred, be due to, or be contributed to by, the negligence

**PART II**  
**BALTIME 1939 (Revised 2001)**

of the Owners' servants.

**12. Responsibility and Exemption**

The Owners only shall be responsible for delay in delivery of the Vessel or for delay during the currency of the Charter and for loss or damage to goods onboard, if such delay or loss has been caused by want of due diligence on the part of the Owners or their Manager in making the Vessel seaworthy and fitted for the voyage or any other personal act or omission or default of the Owners or their Manager. The Owners shall not be responsible in any other case nor for damage or delay whatsoever and howsoever caused even if caused by the neglect or default of their servants. The Owners shall not be liable for loss or damage arising or resulting from strikes, lock-outs or stoppage or restraint of labour (including the Master, officers or crew) whether partial or general. The Charterers shall be responsible for loss or damage caused to the Vessel or to the Owners by goods being loaded contrary to the terms of the Charter or by improper or careless bunkering or loading, stowing or discharging of goods or any other improper or negligent act on their part or that of their servants.

**13. Advances**

The Charterers or their Agents shall advance to the Master, if required, necessary funds for ordinary disbursements for the Vessel's account at any port charging only interest at 6 per cent. p.a., such advances shall be deducted from hire.

**14. Excluded Ports**

The Vessel shall not be ordered to nor bound to enter:

- (a) any place where fever or epidemics are prevalent or to which the Master, officers and crew by law are not bound to follow the Vessel;
- (b) any ice-bound place or any place where lights, lightships, marks and buoys are or are likely to be withdrawn by reason of ice on the Vessel's arrival or where there is risk that ordinarily the Vessel will not be able on account of ice to reach the place or to get out after having completed loading or discharging. The Vessel shall not be obliged to force ice. If on account of ice the Master considers it dangerous to remain at the loading or discharging place for fear of the Vessel being frozen in and/or damaged, he has liberty to sail to a convenient open place and await the Charterers' fresh instructions. Unforeseen detention through any of above causes shall be for the Charterers' account.

**15. Loss of Vessel**

Should the Vessel be lost or missing, hire shall cease from the date when she was lost. If the date of loss cannot be ascertained half hire shall be paid from the date the Vessel was last reported until the calculated date of arrival at the destination. Any hire paid in advance shall be adjusted accordingly.

**16. Overtime**

The Vessel shall work day and night if required. The Charterers shall refund the Owners their outlays for all overtime paid to officers and crew according to the hours and rates stated in the Vessel's articles.

**17. Lien**

The Owners shall have a lien upon all cargoes and sub-freights belonging to the Time-Charterers and any Bill of Lading freight for all claims under this Charter, and the Charterers shall have a lien on the Vessel for all moneys paid in advance and not earned.

**18. Salvage**

All salvage and assistance to other vessels shall be for the Owners' and the Charterers' equal benefit after deducting the Master's, officers' and crew's proportion and all legal and other expenses including hire paid under

**PART II**  
**BALTIME 1939 (Revised 2001)**

the charter for time lost in the salvage, also repairs of damage and fuel oil consumed. The Charterers shall be bound by all measures taken by the Owners in order to secure payment of salvage and to fix its amount.

**19. Sublet**

The Charterers shall have the option of subletting the Vessel, giving due notice to the Owners, but the original Charterers shall always remain responsible to the Owners for due performance of the Charter.

**20. War ("Conwartime 1993")**

(a) For the purpose of this Clause, the words:

(i) "Owners" shall include the shipowners, bareboat charterers, disponent owners, managers or other operators who are charged with the management of the Vessel, and the Master; and

(ii) "War Risks" shall include any war (whether actual or threatened), act of war, civil war, hostilities, revolution, rebellion, civil commotion, warlike operations, the laying of mines (whether actual or reported), acts of piracy, acts of terrorists, acts of hostility or malicious damage, blockades (whether imposed against all vessels or imposed selectively against vessels of certain flags or ownership, or against certain cargoes or crews or otherwise howsoever), by any person, body, terrorist or political group, or the Government of any state whatsoever, which, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, may be dangerous or are likely to be or to become dangerous to the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel.

(b) The Vessel, unless the written consent of the Owners be first obtained, shall not be ordered to or required to continue to or through, any port, place, area or zone (whether of land or sea), or any waterway or canal, where it appears that the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, may be, or are likely to be, exposed to War Risks. Should the Vessel be within any such place as aforesaid, which only becomes dangerous, or is likely to be or to become dangerous, after her entry into it, she shall be at liberty to leave it.

(c) The Vessel shall not be required to load contraband cargo, or to pass through any blockade, whether such blockade be imposed on all vessels, or is imposed selectively in any way whatsoever against vessels of certain flags or ownership, or against certain cargoes or crews or otherwise howsoever, or to proceed to an area where she shall be subject, or is likely to be subject to a belligerent's right of search and/or confiscation.

(d) (i) The Owners may effect war risks insurance in respect of the Hull and Machinery of the Vessel and their other interests (including, but not limited to, loss of earnings and detention, the crew and their Protection and Indemnity Risks), and the premiums and/or calls therefor shall be for their account.

(ii) if the Underwriters of such insurance should require payment of premiums and/or calls because, pursuant to the Charterers' orders, the Vessel is within, or is due to enter and remain within, any area or areas which are specified by such Underwriters as being subject to additional premiums because of War Risks, then such premiums and/or calls shall be reimbursed by the Charterers to the Owners at the same time as the next payment of hire is due.

(e) If the Owners become liable under the terms of employment to pay to the crew any bonus or additional wages in respect of sailing into an area which is dangerous in the manner defined by the said terms, then such bonus or additional wages shall be reimbursed to the Owners by the Charterers at the same time as the next payment of hire is due.

(f) The Vessel shall have liberty:

(i) to comply with all orders, directions, recommendations or advice as to departure, arrival, routes, sailing in convoy, ports of call, stoppages, destinations, discharge of cargo, delivery, or in any other way whatsoever, which are given by the Government of the Nation under whose flag the Vessel sails, or other Government to whose laws the Owners are subject, or any other Government, body or group whatsoever acting with the power to compel compliance with their orders or directions;

**PART II**  
**BALTIME 1939 (Revised 2001)**

(ii) to comply with the order, directions or recommendations of any war risks underwriters who have the authority to give the same under the terms of the war risks insurance;

(iii) to comply with the terms of any resolution of the Security Council of the United Nations, any directives of the European Community, the effective orders of any other Supranational body which has the right to issue and give the same, and with national laws aimed at enforcing the same to which the Owners are subject, and to obey the orders and directions of those who are charged with their enforcement;

(iv) to divert and discharge at any other port any cargo or part thereof which may render the Vessel liable to confiscation as a contraband carrier;

(v) to divert and call at any other port to change the crew or any part thereof or other persons on board the Vessel when there is reason to believe that they may be subject to internment, imprisonment or other sanctions.

- (g) If in accordance with their rights under the foregoing provisions of this Clause, the Owners shall refuse to proceed to the loading or discharging ports, or any one or more of them, they shall immediately inform the Charterers. No cargo shall be discharged at any alternative port without first giving the Charterers notice of the Owners' intention to do so and requesting them to nominate a safe port for such discharge. Failing such nomination by the Charterers within 48 hours of the receipt of such notice and request, the Owners may discharge the cargo at any safe port of their own choice.
- (h) If in compliance with any of the provisions of sub-clauses (b) to (g) of this Clause anything is done or not done, such shall not be deemed a deviation, but shall be considered as due fulfilment of this Charter.

**21. Cancelling**

Should the Vessel not be delivered by the date indicated in Box 22, the Charterers shall have the option of cancelling. If the Vessel cannot be delivered by the cancelling date, the Charterers, if required, shall declare within 48 hours after receiving notice thereof whether they cancel or will take delivery of the Vessel.

**22. Dispute Resolution**

- (a)\* This Charter shall be governed by and construed in accordance with English law and any dispute arising out of or in connection with this Charter shall be referred to arbitration in London in accordance with the Arbitration Act 1996 or any statutory modification or re-enactment thereof save to the extent necessary to give effect to the provisions of this Clause.

The arbitration shall be conducted in accordance with the London Maritime Arbitrators Association (LMAA) Terms current at the time when the arbitration proceedings are commenced.

The reference shall be to three arbitrators. A party wishing to refer a dispute to arbitration shall appoint its arbitrator and send notice of such appointment in writing to the other party requiring the other party to appoint its own arbitrator within 14 calendar days of that notice and stating that it will appoint its arbitrator as sole arbitrator unless the other party appoints its own arbitrator and gives notice that it has done so within the 14 days specified. If the other party does not appoint its own arbitrator and give notice that it has done so within the 14 days specified, the party referring a dispute to arbitration may, without the requirement of any further prior notice to the other party, appoint its arbitrator as sole arbitrator and shall advise the other party accordingly. The award of a sole arbitrator shall be binding on both parties as if he had been appointed by agreement.

Nothing herein shall prevent the parties agreeing in writing to vary these provisions to provide for the appointment of a sole arbitrator.

In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of US\$50,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the LMAA Small Claims Procedure current at the time when the arbitration proceedings are commenced.

- (b)\* This Charter shall be governed by and construed in accordance with Title 9 of the United States Code and the

**PART II**  
**BALTIME 1939 (Revised 2001)**

Maritime Law of the United States and any dispute arising out of or in connection with this Contract shall be referred to three persons at New York, one to be appointed by each of the parties hereto, and the third by the two so chosen; their decision or that of any two of them shall be final, and for the purposes of enforcing any award, judgement may be entered on an award by any court of competent jurisdiction. The proceedings shall be conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators, Inc.

In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of US\$50,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the Shortened Arbitration Procedure of the Society of Maritime Arbitrators, Inc. current at the time when the arbitration proceedings are commenced.

- (c)\* This Charter shall be governed by and construed in accordance with the laws of the place mutually agreed by the parties and any dispute arising out of or in connection with this Charter shall be referred to arbitration at a mutually agreed place, subject to the procedures applicable there.
- (d) Notwithstanding (a), (b) or (c) above, the parties may agree at any time to refer to mediation any difference and/or dispute arising out of or in connection with this Charter.

In the case of a dispute in respect of which arbitration has been commenced under (a), (b) or (c) above, the following shall apply:

(i) Either party may at any time and from time to time elect to refer the dispute or part of the dispute to mediation by service on the other party of a written notice (the "Mediation Notice") calling on the other party to agree to mediation.

(ii) The other party shall thereupon within 14 calendar days of receipt of the Mediation Notice confirm that they agree to mediation, in which case the parties shall thereafter agree a mediator within a further 14 calendar days, failing which on the application of either party a mediator will be appointed promptly by the Arbitration Tribunal ("the Tribunal") or such person as the Tribunal may designate for that purpose. The mediation shall be conducted in such place and in accordance with such procedure and on such terms as the parties may agree or, in the event of disagreement, as may be set by the mediator.

(iii) If the other party does not agree to mediate, that fact may be brought to the attention of the Tribunal and may be taken into account by the Tribunal when allocating the costs of the arbitration as between the parties.

(iv) The mediation shall not affect the right of either party to seek such relief or take such steps as it considers necessary to protect its interest.

(v) Either party may advise the Tribunal that they have agreed to mediation. The arbitration procedure shall continue during the conduct of the mediation but the Tribunal may take the mediation timetable into account when setting the timetable for steps in the arbitration.

(vi) Unless otherwise agreed or specified in the mediation terms, each party shall bear its own costs incurred in the mediation and the parties shall share equally the mediator's costs and expenses.

(vii) The mediation process shall be without prejudice and confidential and no information or documents disclosed during it shall be revealed to the Tribunal except to the extent that they are disclosable under the law and procedure governing the arbitration.

(Note: The parties should be aware that the mediation process may not necessarily interrupt time limits.)

- (E) If Box 23 in Part I is not appropriately filled in, sub-clause (a) of this Clause shall apply. Sub-clause (d) shall apply in all cases.

\*[a], (b) and (c) are alternatives; indicate alternative agreed in Box 23.

**PART II**  
**BALTIME 1939 (Revised 2001)**

**23. General Average**

General Average shall be settled according to York/Antwerp Rules, 1994 and any subsequent modification thereof. Hire shall not contribute to General Average.

**24. Commission**

The Owners shall pay a commission at the rate stated in Box 24 to the party mentioned in Box 24 on any hire paid under the Charter, but in no case less than is necessary to cover the actual expenses of the Brokers and a reasonable fee for their work. If the full hire is not paid owing to breach of Charter by either of the parties the party liable therefor shall indemnify the Brokers against their loss of commission. Should the parties agree to cancel the Charter, the Owners shall indemnify the Brokers against any loss of commission but in such case the commission not to exceed the brokerage on one year's hire.

Sample copy





# FERTICON 2007

FERTILISER VOYAGE CHARTER PARTY

PART I

1. Shipbroker	2. Place and Date
3. Owners / Disponent owners / Place of business (Cl. 1)	4. Charterers / Place of business (Cl. 1)
5. Vessel (Cl. 1)	6. GT / NT (Cl. 1) /
7. DWT (all told on summer load line in metric tons (about)) (Cl. 1)	8. Present position (Cl. 1)
9. Loading port(s) or place(s) (Cl. 1, 2 and 15)	10. Discharging port(s) or place(s) and maximum permissible draft (m) (Cl. 1, 2, 15 and 18)
11. Cargo (also state quantity and margin in Owners' option, if agreed) (Cl. 1)	12. Advance Notices (Cl. 2) State number of days notice of: (i) ETA Loading port(s) or place(s):  (ii) Definite date of arrival:  (iii) Declaration of cargo quantity & stowage plan:  (iv) ETA Discharging port(s) or place(s):
13. Freight (Cl. 3) (i) Freight rate and currency:  (ii) When payable: (state Sub-clause 3(a) or (b))  (iii) Beneficiary and bank account:	14. Freight payable on shipment (Cl. 3(a)) (applies unless "3(b)" is stated in Box 13) (i) Percentage of freight payable:  (ii) No. of banking days for payment:  (iii) No. of days for payment of balance of freight/demurrage/despatch:  15. Freight payable on arrival (Cl. 3(b)) (only applies if "3(b)" stated in Box 13) (i) Percentage of freight payable on arrival:  (ii) No. of days for payment of balance of freight/demurrage/despatch:
16. Type and capacity of vessel's cargo handling gear (Cl. 5(c)):	19. Notice of Readiness (Cl. 9) (indicate whether Cl. 9(a) (SHINC) or (b) (SHEX) applies for loading and whether Cl. 9(c) (SHINC) or (d) (SHEX) applies for discharging. If left blank, Cl. 9(a) and (c) will apply) (i) Loading (v tick applicable box) SHINC (state times if not ATDN): <input type="checkbox"/> 9 (a) SHEX: <input type="checkbox"/> 9 (b) (ii) Discharging (v tick applicable box) SHINC (state times if not ATDN): <input type="checkbox"/> 9 (c) SHEX: <input type="checkbox"/> 9 (d)
17. Laydays / Cancelling (Cl. 8)	
18. Notice of Readiness to be tendered to: (Cl. 9) (i) Loading: (ii) Discharging:	

<p>20. Laytime (if separate laytime for loading and discharging is agreed, fill in (a) and (b). If total laytime for loading and discharging, fill in (c) only) (Cl. 5) Provide for following options: SHINC/SHEX and tons/day or running days/hours</p> <p>(a) Laytime for loading</p> <p>(b) Laytime for discharging</p> <p>(c) Total laytime for loading and discharging</p>	<p>21. Commencement of Laytime (Cl. 10)</p> <p>(i) Loading port - 6 hours after tendering NOR to apply unless otherwise stated.</p> <p>(ii) Discharging port - 24 hours after tendering NOR to apply unless otherwise stated.</p>
<p>22. Demurrage (Cl. 11) (state rate per day)</p> <p>Despatch rate: one half the demurrage rate unless otherwise stated</p>	<p>23. General Average to be adjusted at (Cl. 26(c)) (state place if other than London)</p>
<p>24. Freight tax (state for which party's account) (Cl. 22(c))</p>	<p>25. Commission (Cl. 24)</p> <p>(i) Address commission and to whom payable</p> <p>(ii) Brokerage commission and to whom payable</p>
<p>26. Dispute Resolution (state 30(a), 30(b) or 30(c); if 30(c) agreed)</p>	<p>27. Agents (Cl. 23)</p> <p>(i) Loading</p> <p>(ii) Discharging</p>
<p>28. Numbers of additional clauses covering special provisions, if agreed</p>	
<p>It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter Party which shall include Part I as well as Part II. In the event of a conflict of conditions, the provisions of Part I shall prevail over those of Part II to the extent of such conflict.</p>	
<p>Signature (Owners)</p>	<p>Signature (Charterers)</p>

**PART II**  
**FERTICON 2007 Fertiliser Voyage Charter Party**

**1. Preamble**

It is agreed between the party stated in Box 3 as owners/disponent owners (the "Owners") of the vessel named in Box 5 ("the Vessel"), of the GT/NT indicated in Box 6 and of deadweight capacity all told on summer loadline stated in Box 7, now in position as stated in Box 8 and the party stated in Box 4 as charterers ("the Charterers") that:

The Vessel shall, as soon as its prior commitments have been completed, proceed to the loading port(s) or place(s) stated in Box 9 (the "Loading Port") or so near thereto as it may safely get and lie, always afloat or safely aground and there load a full and complete cargo as stated in Box 11, which the Charterers bind themselves to ship. Being so loaded the Vessel shall proceed with due dispatch to the discharging port(s) or place(s) stated in Box 10 (the "Discharging Port") as ordered on signing bills of lading, or so near thereto as it may safely get and lie, always afloat or safely aground, and there deliver the cargo.

**2. Advance Notices**

**(a) Loading**

The Owners shall give the Charterers and/or their nominees and/or their agents at the Loading Port the following notices and information:

(i) the number of days' notice of Estimated Time of Arrival ("ETA") as stated in Box 12(i);

(ii) 7 days' notice of ETA together with approximate quantity of cargo required;

(iii) the number of days' notice of definite date of arrival as stated in Box 12(ii); and

(iv) the Master shall declare the quantity of cargo and a stowage plan as soon as practically possible but no later than the number of days stated in Box 12(iii) prior to the arrival at the Loading Port.

**(b) Discharge**

The Owners/Master shall give the Charterers and/or their nominees and/or their agents at the Discharging Port the following notices and information:

(i) Upon sailing from the sole or final Loading Port, the name of the Vessel, the name of the Loading Port, the quantity and description of the cargo loaded, the stowage plan and ETA, weather permitting, at the first port or place stated in Box 10;

(ii) other notices of ETA stated in Box 12(iv).

**3. Freight**

Freight at the rate and in the currency stated in Box 13(i) shall be calculated on the quantity of cargo stated on the Bill of Lading.

- (a) On Shipment.** The percentage of freight stated in Box 14(i) shall be paid to the beneficiary in the account and in the currency stated in Box 13 within the number of banking days stated in Box 14(ii) after releasing bills of lading marked "freight payable as per Charter Party", but in any event always before breaking bulk. The balance of the freight together with loading/discharging port demurrage, if any, or less despatch, if any, is payable by the Charterers within the number of days stated in Box 14(iii) counting from the date of submission of the Owners' final freight account in writing, in accordance with the provisions of Clause 31 herein.

Freight shall be deemed earned in full on shipment and non-returnable, vessel and/or cargo lost or not lost. Neither the Owners nor their agents shall be required to sign or endorse bills of lading showing freight prepaid unless the full freight has actually been paid.

- (b) On Arrival.** The percentage of freight stated in Box 15(i) shall be paid to the beneficiary in the account and in the currency stated in Box 13 on arrival at or off the first Discharging Port. The balance of the freight together with loading/discharging port demurrage, if any, or less despatch, if any, is payable by the Charterers within the

**PART II**  
**FERTICON 2007 Fertiliser Voyage Charter Party**

number of days stated in Box 15(ii) counting from the date of submission of the Owners' final freight account in writing, in accordance with the provisions of Clause 31 herein.

Full freight shall be deemed earned on arrival of the Vessel and the cargo at or off the first or sole Discharging Port.

- (c) The final freight account shall include the Owners' invoice for demurrage, if any, and/or credit for despatch, if any, and shall be accompanied, in support thereof, (i) by the Notices of Readiness tendered at the Loading Port and Discharging Port, (ii) the Statement of Facts prepared by the agents at the Loading Port and Discharging Port, duly countersigned by the shippers/receivers or their nominees and (iii) laytime statements prepared by the Owners for the Loading Port and Discharging Port.

Sub-clauses (a) and (b) are alternatives. Indicate alternative agreed in Box 13(ii). If no indication is made, Sub-clause (a) shall apply.

**4. Cleanliness of Vessel**

At Loading Port before tendering Notice of Readiness, the Owners and the Master shall ensure that the Vessel's holds are clean swept and dry, free of all loose rust scale and residues of previous cargoes, and in all respects suitable to load the intended cargo.

If, after tendering Notice of Readiness, the Vessel is nevertheless found by the Charterers' Surveyor not to be suitable for loading the intended cargo, the holds shall be further cleaned and dried at the Owners' expense and laytime or time on demurrage, as the case may be, shall cease to count from the time the Vessel is rejected until it is passed suitable for loading.

If, in the Owners' opinion, acceptance of the Vessel's holds has been unreasonably withheld, either initially or after additional cleaning, the parties shall, within twelve (12) running hours, jointly appoint an independent Surveyor to re-inspect the holds and whose decision on the suitability of the holds for loading shall be final.

- (a) If the Independent Surveyor determines that the holds are unsuitable for loading, his fees and expenses shall be borne by the Owners.
- (b) If the Independent Surveyor determines that the holds are suitable for loading, his fees and expenses shall be borne by the Charterers.
- (c) Time shall continue to count either in accordance with the initial Notice of Readiness or, if additional cleaning was performed, from the time of acceptance of the holds by the independent Surveyor.

**5. Loading/Discharging**

(a) **Costs/Risks**

(i) **Bulk Cargo**

The cargo shall be brought into the holds, loaded, stowed, spout-trimmed and taken from the holds and discharged by the Charterers in their time at the average rates per day of twenty-four (24) consecutive hours stated in Box 20(a) and Box 20(b) or within the total days of twenty-four (24) consecutive hours stated in Box 20(c), free of any risk, liability and expense whatsoever to the Owners. Additional trimming, if required, shall be for the Owners' account.

(ii) **Bagged Cargo**

The cargo shall be brought into the holds, loaded, tallied, stowed, lashed and/or secured and taken from the holds and discharged by the Charterers in their time at the average rates per day of twenty-four (24) consecutive hours stated in Box 20(a) and Box 20(b) or within the total days of twenty-four (24) consecutive hours stated in Box 20(c), free of any risk, liability and expense whatsoever to the Owners.

**PART II**  
**FERTICON 2007 Fertiliser Voyage Charter Party**

The Charterers shall provide and lay all dunnage material and/or Kraft paper and/or other suitable substitute material as required for the proper stowage and protection of the cargo on board; the Owners to allow the use of any dunnage available on board. The Charterers shall be responsible for and pay the cost of the removal and disposal of the dunnage, lashings and other protective materials after discharge of the cargo and time to count without interruption until the dunnage, lashings and protective materials have been removed.

**(b) Cargo Segregation**

Different cargo commodities/qualities shall be loaded only within the natural segregation of the Vessel's holds.

**(c) Cargo Handling Gear**

Unless it has been agreed between the parties that the Vessel's gear shall not be used and stated as such in Box 16, the Owners shall throughout the duration of loading/discharging give free use of the Vessel's cargo handling gear and of sufficient motive power to operate all such cargo handling gear but never exceeding their ordinary capacity, also lights for night work, as on board. All such equipment shall be in good working order. The Vessel shall have on board a Test Certificate covering the Vessel's gear in accordance with the International Dock Safety Convention, valid for the duration of this Charter Party.

Unless caused by negligence of the stevedores, time lost by breakdown of the Vessel's cargo handling gear or motive power - pro rata the total number of cranes/winchmen required at that time for the loading/discharging of cargo under this Charter Party - shall not count as laytime or time on demurrage. The Owners shall have the option to hire shore cargo handling equipment of similar or better capacity in lieu thereof at their risk, responsibility and expense, in which case laytime or time on demurrage shall not be affected for the time such cargo handling equipment is made available by the Owners.

The Charterers shall provide and pay for shore labour to operate the Vessel's cargo handling gear at their risk and under their responsibility. Stevedores shall be deemed servants of the Charterers but shall always work under the supervision of the Master. Where the Vessel's cargo handling gear is to be used, the Owners shall have the option to provide cranemen/winchmen to operate the Vessel's cargo handling gear, provided local regulations permit.

**6. Draft Survey and Tallying**

**(a) Bulk Cargo** - The weight of bulk cargo taken on board shall be determined for bill of lading purposes by draft survey at the Loading Port.

**(b) Bagged Cargo** - At each Loading Port the Charterers shall appoint and pay for independent tallymen to act jointly on behalf of the Owners and the Charterers. Such joint tally shall be binding on both parties provided that such tally is kept throughout the loading process.

At each Discharging Port a declaration by the Master or Chief Officer that all bagged cargo consigned to that port has been discharged shall be conclusive evidence of that fact, unless the receivers, before the commencement of the discharge, notify the Master in writing of their intention to tally the cargo, and provided such tally is in fact taken at the Vessel's hatchways.

**7. Stevedore Damage**

**(a)** The Charterers shall be responsible for damage (beyond ordinary wear and tear) to any part of the Vessel caused by Stevedores at both ends. Such damage, as soon as apparent, shall be notified immediately by the Master to the Charterers or their port agents and to their Stevedores. The Owners/Master shall endeavour to obtain the Stevedores' written acknowledgment of the damage caused.

**(b)** Stevedore damage affecting seaworthiness or the proper working of the Vessel and/or her equipment shall be repaired without delay before the Vessel sails from the port where such damage was caused or discovered and shall be paid for by the Charterers. Other repairs shall be effected before the completion of the voyage where practicable, or otherwise at a place mutually agreed between the parties. The cost of all such repairs shall also be for the Charterers' account and any time lost shall be for the account of and shall be paid to the Owners by the Charterers at a rate equivalent to the demurrage rate.

**PART II**  
**FERTICON 2007 Fertiliser Voyage Charter Party**

**8. Laydays/Cancelling Date**

- (a) Laydays shall not commence before the date stated in Box 17, save in accordance with Clause 10 (Laytime).
- (b) Should the Vessel not have tendered Notice of Readiness to load in accordance with Clause 9 (Notice of Readiness), by the cancelling date agreed in Box 17, the Charterers shall have the option of cancelling this Charter Party.
- (c) Should Owners anticipate that, despite the exercise of due diligence, the Vessel will not be ready to load by the cancelling date, they shall notify the Charterers thereof without delay, stating the probable date of the Vessel's readiness to load and asking whether the Charterers will exercise their option of cancelling the Charter Party, or agree to a new cancelling date.
- (d) The Charterers' option shall be declared within two (2) working days of receipt of such notification. If the Charterers do not then exercise their option of cancelling, the second day after the new date of readiness indicated in the Owners' notification shall be regarded as the new cancelling date.

**9. Notice of Readiness**

Loading Ports

- (a)\* Notice of Readiness shall be tendered at the first or sole Loading Port and shall be delivered to the Charterers or their agents stated in Box 18(i) at any time of the day or night (ATDN), unless otherwise agreed and stated in Box 19(i), Sundays (or local equivalent) and holidays included ("SHINC" option).
- (b)\* Notice of Readiness shall be tendered at first or sole Loading Port and shall be delivered to the Charterers or their agents stated in Box 18(i) during local office hours, Sundays (or local equivalent) and holidays excluded ("SHEX" option).

Discharging Ports

- (c)\* Notice of Readiness shall be tendered at the first or sole Discharging Port and shall be delivered to the Charterers or their agents stated in Box 18(ii) at any time of the day or night (ATDN), unless otherwise agreed and stated in Box 19(ii), Sundays (or local equivalent) and holidays included ("SHINC" option).
- (d)\* Notice of Readiness shall be tendered at the first or sole Discharging Port and shall be delivered to the Charterers or their agents stated in Box 18(ii) during local office hours, Sundays (or local equivalent) and holidays excluded ("SHEX" option).

In all instances the Notice of Readiness shall be tendered once the Vessel is within the commercial area of the port. If the loading/discharging berth is not available on the Vessel's arrival at or off the port of loading/discharging, the Vessel shall be entitled to give Notice of Readiness on arrival at the customary waiting area, whether in free pratique or not, whether customs cleared or not.

\*Indicate choice of (a) or (b) for loading ports and (c) or (d) for discharging ports as agreed in Box 19. If no alternatives are stated in Box 19 then sub-clauses (a) and (c) shall apply.

**10. Laytime**

- (a) In the event the Charterers agree in writing to load prior to the commencement of laydays, half time actually used before the commencement of laydays shall be counted as laytime.
- (b) Laytime at the first or sole Loading Port shall commence six (6) hours after tendering Notice of Readiness unless otherwise provided in Box 21(i).
- (c) Laytime at the first or sole Discharging Port shall commence twenty-four (24) hours after tendering Notice of Readiness unless otherwise provided in Box 21(ii).

**PART II**  
**FERTICON 2007 Fertiliser Voyage Charter Party**

Laytime or time on demurrage at second or subsequent Loading/Discharging Ports shall commence on arrival at the port or as near thereto as the Vessel can safely get.

- (d) At Loading and Discharging Ports actual time used before commencement of laytime and during excepted periods subject to Clause 20 (Overtime) herein shall count.
- (e) Laytime shall not count when the loading or discharging of cargo into or from the Vessel is actually prevented by weather conditions including surf days officially declared by a Port Authority.
- (f) Time used in moving from the place of waiting to the loading/discharging berth shall not count as laytime.

**11. Demurrage/Despatch**

If the Vessel is detained longer than the time allowed for loading and/or discharging, demurrage shall be paid by the Charterers to the Owners at the rate stated in Box 22 per day or pro rata for any part of a day.

The Owners shall pay the Charterers despatch money at, unless otherwise stated in Box 22, one half the demurrage rate daily or pro rata on working time saved both ends.

**12. Undue Delay**

If the Vessel has been on demurrage for fifteen (15) days or more and no cargo has been loaded, the Owners shall have the option of cancelling this Charter Party. No claim which the Owners may otherwise have against the Charterers shall be prejudiced by the Owners exercising their option of cancelling.

**13. Lien**

The Owners shall have a lien on the cargo and on all sub-freights payable in respect of the cargo, for freight, deadfreight, demurrage, claims for damages and for all other amounts due under this Charter Party and all costs of recovering same, including legal fees.

**14. Bills of Lading**

Bills of lading shall be issued in accordance with Mate's Receipts and signed by the Master as per the FERTICONBILL 2007 Bill of Lading, without prejudice to this Charter Party, or by the Owners' agents provided written authority has been given by the Owners to the agents, a copy of which is to be furnished to the Charterers. The Charterers shall indemnify the Owners against all consequences or liabilities that may arise from signing bills of lading other than the FERTICONBILL 2007 to the extent that the printed terms of such bills of lading impose or result in the imposition of more onerous liabilities upon the Owners than those assumed by the Owners under this Charter Party.

**15. Shifting**

If Box 9 and/or Box 10 provide for the use of more than one berth/place, the cost of shifting to such specified second or subsequent berth/place, including fuel, to be for the Owners' account and the time used to count as laytime or time on demurrage. In the event subsequent berth(s)/place(s) are required by the Charterers, all costs, including fuel, to be for the Charterers' account and the time used to count as laytime or time on demurrage.

**16. Warping**

To facilitate the loading or discharging operation, the Vessel may be moved alongside the loading/discharging berth as reasonably required at Owners' risk and expense, but time so used shall count as laytime or time on demurrage. Linesmen, if required, shall always be for the Charterers' account.

**17. Seaworthy Trim**

The Charterers shall leave the Vessel in seaworthy trim and with cargo on board safely stowed to the Master's satisfaction between loading berths/ports and between discharging berths/ports, respectively; any expense



**PART II**  
**FERTICON 2007 Fertiliser Voyage Charter Party**

resulting therefrom shall be for the Charterers' account and any time used shall count as laytime or time on demurrage.

**18. Lighterage**

- (a) Should orders be given to discharge at a place where, despite the Vessel being compliant with the draft stated in Box 10, there is insufficient water for the Vessel to reach it, laytime shall count in accordance with Clauses 9 (Notice of Readiness) and 10 (Laytime) upon arrival at a safe anchorage or lightening place, any custom of the port notwithstanding. Any lighterage operations shall be conducted by the Charterers in their time and at their risk and expense to enable the Vessel to reach the place of discharge. Time spent in proceeding from the lightening place to the discharging berth or place shall count as laytime or time on demurrage.
- (b) Should the Vessel arrive at the Discharging Port with a draft in excess of that stated in Box 10, any lighterage expenses incurred to reduce the draft to that stated in Box 10 before Notice of Readiness can be tendered shall be for the Owners' account. Lighterage operations shall be conducted by the Charterers in the Owners' time and at their risk and expense. Unless the draft available at the Discharging Port is less than that stated in Box 10 time spent in proceeding from the lightening place to the discharging berth or place shall not count as laytime or time on demurrage.
- (c) Delivery of the cargo over side into lighters shall constitute right and true delivery.

**19. Liberty**

The Vessel shall have liberty to sail with or without pilots, to tow or go to the assistance of vessels in distress, to call for bunkers at any port or place, whether or not on or off the customary route or contracted voyage, and to deviate for the purpose of saving life or property, or for any other reasonable purpose whatsoever.

**20. Overtime**

**(a) Expenses**

- (i) All overtime expenses at the Loading and Discharging Port shall be for account of the party ordering same.
- (ii) If overtime is ordered by the Port Authorities all overtime expenses shall be equally shared between the Owners and the Charterers.
- (iii) If overtime is ordered by the party controlling the loading and/or discharging terminal or facility, all overtime expenses shall be for the Charterers' account.
- (iv) Overtime expenses for the Vessel's Master, Officers and crew shall always be for the Owners' account.

- (b) Time Counting. If overtime ordered by the Owners is worked during periods excepted from laytime the actual time used shall count.

If ordered by the Charterers or by the party controlling the loading and/or discharging terminal or facility, the actual time used shall not count unless the Vessel is already on demurrage; if ordered by the Port Authorities half the actual time used shall count as laytime unless the Vessel is already on demurrage.

**21. Trading History**

The Owners warrant that the Vessel may trade to the ports and places stated in Box 9 and Box 10 without restriction.

**22. Taxes and Dues**

- (a) On Vessel - The Owners shall pay all dues, charges and taxes customarily levied on the Vessel howsoever the amount thereof may be assessed.

**PART II**  
**FERTICON 2007 Fertiliser Voyage Charter Party**

- (b) On Cargo - The Charterers shall pay all dues, charges, duties and taxes customarily levied on the cargo howsoever the amount thereof may be assessed.
- (c) On Freight - Income tax levied on the freight shall be for the account of the party stated in Box 24.
- (d) Other Taxes - all other taxes and dues, including port utilisation taxes, shall be for the Charterers' account.

**23. Agency**

Unless otherwise agreed in Box 27, the Vessel shall be consigned to agents at the loading and discharging ports appointed by the Owners.

Where Box 27 provides for Charterers' agents, the Owners shall appoint agents nominated by the Charterers to act for the Vessel for port and customs clearance purposes and shall pay the agents no more than the customary agency fee.

**24. Address Commission/Brokerage**

An address commission at the rate stated in Box 25(i) on the freight, deadfreight and demurrage earned is due to the party(ies) stated in Box 25(i) and payable by the Owners upon receipt of the above amounts.

A brokerage commission at the rate stated in Box 25(ii) on the freight, deadfreight and demurrage earned is due to the party(ies) stated in Box 25(ii) and payable by the Owners upon receipt of the above amounts.

**25. BIMCO AMS Clause for Voyage Charter Parties**

- (a) If the Vessel loads or carries cargo destined for the US or passing through US ports in transit, the Owners shall comply with the current US Customs Regulations (19 CFR 4.7) or any subsequent amendments thereto and shall undertake the role of carrier for the purposes of such Regulations and shall, in their own name, time and expense:

- (i) Have in place a SCAC (Standard Carrier Alpha Code);
- (ii) Have in place an ICB (International Carrier Bond); and
- (iii) Submit a cargo declaration by AMS (Automated Manifest System) to the US Customs.

- (b) The Charterers shall provide all necessary information to the Owners and/or their agents to enable the Owners to submit a timely and accurate cargo declaration.

The Charterers shall assume liability for and shall indemnify, defend and hold harmless the Owners against any loss and/or damage whatsoever (including consequential loss and/or damage) and/or any expenses, fines, penalties and all other claims of whatsoever nature, including but not limited to legal costs, arising from the Charterers' failure to comply with any of the provisions of this sub-clause. Should such failure result in any delay then, notwithstanding any provision in this Charter Party to the contrary, all time used or lost shall count as laytime or, if the Vessel is already on demurrage, time on demurrage.

- (c) The Owners shall assume liability for and shall indemnify, defend and hold harmless the Charterers against any loss and/or damage whatsoever (including consequential loss and/or damage) and any expenses, fines, penalties and all other claims of whatsoever nature, including but not limited to legal costs, arising from the Owners' failure to comply with any of the provisions of sub-clause (a). Should such failure result in any delay then, notwithstanding any provision in this Charter Party to the contrary, all time used or lost shall not count as laytime or, if the Vessel is already on demurrage, time on demurrage.
- (d) The assumption of the role of carrier by the Owners pursuant to this Clause and for the purpose of the US Customs Regulations (19 CFR 4.7) shall be without prejudice to the identity of carrier under any bill of lading, other contract, law or regulation.

**PART II**  
**FERTICON 2007 Fertiliser Voyage Charter Party**

**26. Protective Clauses**

The following clauses shall be incorporated into all bills of lading issued under this Charter Party and apply to this Charter Party:

**(a) BIMCO General Clause Paramount**

The International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924 ("the Hague Rules") as amended by the Protocol signed at Brussels on 23 February 1968 ("the Hague-Visby Rules") and as enacted in the country of shipment shall apply to this Contract. When the Hague-Visby Rules are not enacted in the country of shipment, the corresponding legislation of the country of destination shall apply, irrespective of whether such legislation may only regulate outbound shipments.

When there is no enactment of the Hague-Visby Rules in either the country of shipment or in the country of destination, the Hague-Visby Rules shall apply to this Contract save where the Hague Rules as enacted in the country of shipment or if no such enactment is in place, the Hague Rules as enacted in the country of destination, compulsorily applicable to shipments, in which case the provisions of such Rules shall apply.

The Protocol signed at Brussels on 21 December 1979 ("the SDR Protocol 1979") shall apply where the Hague-Visby Rules apply, whether mandatorily or by this Contract.

The Carrier shall in no case be responsible for loss of or damage to cargo arising prior to loading, after discharging, or while the cargo is in the charge of another carrier, or with respect to deck cargo and live animals.

**(b) Both-to-Blame Collision Clause**

If the liability for any collision in which the Vessel is involved while performing this Contract falls to be determined in accordance with the laws of the United States of America, the following clause shall apply:

"If the Vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and any act, neglect or default of the Master, mariner, pilot or the servants of the Owners in the navigation or in the management of the Vessel, the owners of the cargo carried hereunder will indemnify the Owners against all loss or liability to the other or non-carrying vessel or her owners in so far as such loss or liability represents the loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of the said cargo, paid or payable by the other or non-carrying vessel, or her owners, to the owners of said cargo and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying vessel or her owners as part of their claim against the carrying Vessel or Owners.

The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those in charge of any vessel or vessels or objects other than, or in addition to, the colliding vessels or objects are at fault in respect of a collision or contact.

**(c) General Average and New Jason Clause**

General average shall be adjusted and settled in London unless otherwise agreed and stated in Box 23 according to the York/Antwerp Rules, 1994.

If General average is to be adjusted in accordance with the law and practice of the United States of America, the following clause shall apply:

"In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequence of which, the Owners are not responsible, by statute, contract or otherwise, the goods, shippers, consignees or owners of the goods shall contribute with the Owners in general average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a general average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the goods. If a salving vessel is owned or operated by the Owners, salvage shall be paid for as fully as if the said salving vessel or vessels belonged to strangers.

**PART II**  
**FERTICON 2007 Fertiliser Voyage Charter Party**

Such deposit as the Owners, or their agents, may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the goods, shippers, consignees or owners of the goods to the Owners before delivery."

(d) War Risks (Voywar 2004)

(i) For the purpose of this Clause, the words:

(1) "Owners" shall include the shipowners, bareboat charterers, disponent owners, managers or other operators who are charged with the management of the Vessel, and the Master; and

(2) "War Risks" shall include any actual, threatened or reported:

War; act of war; civil war; hostilities; revolution; rebellion; civil commotion; warlike operations; laying of mines; acts of piracy; acts of terrorists; acts of hostility or malicious damage; blockades (whether imposed against all vessels or imposed selectively against vessels of certain flags or ownership, or against certain cargoes or crews or otherwise howsoever); by any person, body, terrorist or political group, or the Government of any state whatsoever, which, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, may be dangerous or are likely to be or to become dangerous to the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel.

(ii) If at any time before the Vessel commences loading, it appears that, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, performance of the Contract of Carriage, or any part of it, may expose, or is likely to expose, the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel to War Risks, the Owners may give notice to the Charterers cancelling this Contract of Carriage, or may refuse to perform such part of it as may expose, or may be likely to expose, the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel to War Risks; provided always that if this Contract of Carriage provides that loading or discharging is to take place within a range of ports, and at the port or ports nominated by the Charterers the Vessel, her cargo, crew, or other persons on board the Vessel may be exposed, or may be likely to be exposed, to War Risks, the Owners shall first require the Charterers to nominate any other safe port which lies within the range for loading or discharging, and may only cancel this Contract of Carriage if the Charterers shall not have nominated such safe port or ports within 48 hours of receipt of notice of such requirement.

(iii) The Owners shall not be required to continue to load cargo for any voyage, or to sign bills of lading for any port or place, or to proceed or continue on any voyage, or on any part thereof, or to proceed through any canal or waterway, or to proceed to or remain at any port or place whatsoever, where it appears, either after the loading of the cargo commences, or at any stage of the voyage thereafter before the discharge of the cargo is completed, that, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, the Vessel, her cargo (or any part thereof), crew or other persons on board the Vessel (or any one or more of them) may be, or are likely to be, exposed to War Risks. If it should so appear, the Owners may by notice request the Charterers to nominate a safe port for the discharge of the cargo or any part thereof, and if within 48 hours of the receipt of such notice, the Charterers shall not have nominated such a port, the Owners may discharge the cargo at any safe port of their choice (including the port of loading) in complete fulfilment of the Contract of Carriage. The Owners shall be entitled to recover from the Charterers the extra expenses of such discharge and, if the discharge takes place at any port other than the loading port, to receive the full freight as though the cargo had been carried to the discharging port and if the extra distance exceeds 100 miles, to additional freight which shall be the same percentage of the freight contracted for as the percentage which the extra distance represents to the distance of the normal and customary route, the Owners having a lien on the cargo for such expenses and freight.

(iv) If at any stage of the voyage after the loading of the cargo commences, it appears that, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel may be, or are likely to be, exposed to War Risks on any part of the route (including any canal or waterway) which is normally and customarily used in a voyage of the nature contracted for, and there is another longer route to the discharging port, the Owners shall give notice to the Charterers that this route will be taken. In this event the Owners shall be entitled, if the total extra distance exceeds 100 miles, to additional freight which shall be the same percentage of the freight contracted for as the percentage which the extra distance represents to the distance of the normal and customary route.

**PART II**  
**FERTICON 2007 Fertiliser Voyage Charter Party**

(v) 1. The Owners may effect war risks insurance in respect of the Hull and Machinery of the Vessel and their other interests (including, but not limited to, loss of earnings and detention, the crew and their Protection and Indemnity Risks), and the premiums and/or calls therefor shall be for their account.

2. If the Underwriters of such insurance should require payment of premiums and/or calls because, pursuant to the Charterers' orders, or in order to fulfil the Owners' obligation under this Contract, the Vessel is within, or is due to enter and remain within, or pass through any area or areas which are specified by such Underwriters as being subject to additional premiums because of War Risks, then the actual premiums and/or calls paid shall be reimbursed by the Charterers to the Owners within 14 days after receipt of the Owners' invoice. If the Vessel discharges all of her cargo within an area subject to additional premiums as herein set forth, the Charterers shall reimburse the Owners for the actual additional premiums paid which may accrue from completion of discharge until the Vessel leaves such area or areas referred to above. The Owners shall leave the area as soon as possible after completion of discharge.

(vi) The Vessel shall have liberty:-

1. to comply with all orders, directions, recommendations or advice as to departure, arrival, routes, sailing in convoy, ports of call, stoppages, destinations, discharge of cargo, delivery or in any way whatsoever which are given by the Government of the Nation under whose flag the Vessel sails, or other Government to whose laws the Owners are subject, or any other Government which so requires, or any body or group acting with the power to compel compliance with their orders or directions;
2. to comply with the orders, directions or recommendations of any war risks underwriters who have the authority to give the same under the terms of the war risks insurance;
3. to comply with the terms of any resolution of the Security Council of the United Nations, the effective orders of any other Supranational body which has the right to issue and give the same, and with national laws aimed at enforcing the same to which the Owners are subject, and to obey the orders and directions of those who are charged with their enforcement;
4. to discharge at any other port any cargo or part thereof which may render the Vessel liable to confiscation as a contraband carrier;
5. to call at any other port to change the crew or any part thereof or other persons on board the Vessel when there is reason to believe that they may be subject to internment, imprisonment or other sanctions;
6. where cargo has not been loaded or has been discharged by the Owners under any provisions of this Clause, to load other cargo for the Owners' own benefit and carry it to any other port or ports whatsoever, whether backwards or forwards or in a contrary direction to the ordinary or customary route.

(vii) If in compliance with any of the provisions of sub-clauses (ii) to (vi) of this Clause anything is done or not done, such shall not be deemed to be a deviation, but shall be considered as due fulfilment of the Contract of Carriage.

**27. Strike Clause**

- (a) If there is a strike or lock-out affecting or preventing the actual loading of the cargo, or any part of it, when the Vessel is ready to proceed from her last port or at any time during the voyage to the port or ports of loading or after her arrival there, the Master or the Owners may ask the Charterers to declare that they agree to reckon the laydays as if there were no strike or lock-out. Unless the Charterers have given such declaration in writing within twenty-four (24) hours, the Owners shall have the option of cancelling this Charter Party. If part cargo has already been loaded, the Owners must proceed with same, (freight payable on loaded quantity only) having liberty to complete with other cargo on the way for their own account.
- (b) If there is a strike or lock-out affecting or preventing the actual discharging of the cargo on or after the Vessel's arrival at or off the port of discharge and same has not been settled within 48 hours, the Charterers shall have the option of keeping the Vessel waiting until such strike or lock-out is at an end against paying half demurrage after expiration of the time provided for discharging until the strike or lock-out terminates and thereafter full demurrage shall be payable until the completion of discharging, or of ordering the Vessel to a safe port where

**PART II**  
**FERTICON 2007 Fertiliser Voyage Charter Party**

the Vessel can safely discharge without risk of being detained by strike or lock-out. Such orders to be given within 48 hours after the Master or the Owners have given notice to the Charterers of the strike or lock-out affecting the discharge. On delivery of the cargo at such port, all conditions of this Charter Party and of the Bill of Lading shall apply and the Vessel shall receive the same freight as if the Vessel had discharged at the original port of destination, except that if the distance to the substituted port exceeds 100 nautical miles, the freight on the cargo delivered at the substituted port to be increased in proportion.

Except for the obligations described above, neither the Charterers nor the Owners shall be responsible for the consequences of any strikes or lock-outs preventing or affecting the actual loading or discharging of the cargo.

**28. BIMCO General Ice Clause for Voyage Charter Parties**

The Vessel shall not be obliged to force ice but, subject to the Owners' approval having due regard to its size, construction and class, may follow ice-breakers.

**(a) Port of Loading**

(i) If at any time after setting out on the approach voyage the Vessel's passage is impeded by ice, or if on arrival the loading port is inaccessible by reason of ice, the Master or Owners shall notify the Charterers thereof and request them to nominate a safe and accessible alternative port.

If the Charterers fail within 48 running hours, Sundays and holidays included, to make such nomination or agree to reckon laytime as if the port named in the contract were accessible or declare that they cancel the Charter Party, the Owners shall have the option of cancelling the Charter Party. In the event of cancellation by either party, the Charterers shall compensate the Owners for all proven loss of earnings under this Charter Party.

(ii) If at any loading port the Master considers that there is a danger of the Vessel being frozen in, and provided that the Master or Owners immediately notify the Charterers thereof, the Vessel may leave with cargo loaded on board and proceed to the nearest safe and ice free place and there await the Charterers' nomination of a safe and accessible alternative port within 24 running hours, Sundays and holidays excluded, of the Master's or Owners' notification. If the Charterers fail to nominate such alternative port, the vessel may proceed to any port(s), whether or not on the customary route for the chartered voyage, to complete with cargo for the Owners' account.

**(b) Port of Discharge**

(i) If the voyage to the discharging port is impeded by ice, or if on arrival the discharging port is inaccessible by reason of ice, the Master or Owners shall notify the Charterers thereof. In such case, the Charterers shall have the option of keeping the Vessel waiting until the port is accessible against paying compensation in an amount equivalent to the rate of demurrage or of ordering the Vessel to a safe and accessible alternative port.

If the Charterers fail to make such declaration within 48 running hours, Sundays and holidays included, of the Master or Owners having given notice to the Charterers, the Master may proceed without further notice to the nearest safe and accessible port and there discharge the cargo.

(ii) If at any discharging port the Master considers that there is a danger of the Vessel being frozen in, and provided that the Master or Owners immediately notify the Charterers thereof, the Vessel may leave with cargo remaining on board and proceed to the nearest safe and ice free place and there await the Charterers' nomination of a safe and accessible alternative port within 24 running hours, Sundays and holidays excluded, of the Master's or Owners' notification. If the Charterers fail to nominate such alternative port, the vessel may proceed to the nearest safe and accessible port and there discharge the remaining cargo.

On delivery of the cargo other than at the port(s) named in the contract, all conditions of the Bill of Lading shall apply and the Vessel shall receive the same freight as if discharge had been at the original port(s) of destination, except that if the distance of the substituted port(s) exceeds 100 nautical miles, the freight on the cargo delivered at the substituted port(s) shall be increased proportionately.

**PART II**  
**FERTICON 2007 Fertiliser Voyage Charter Party**

**29. ISPS/MTSA Clause for Voyage Charter Parties 2005**

- (a) (i) The Owners shall comply with the requirements of the International Code for the Security of Ships and of Port Facilities and the relevant amendments to Chapter XI of SOLAS (ISPS Code) relating to the Vessel and "the Company" (as defined by the ISPS Code). If trading to or from the United States or passing through United States waters, the Owners shall also comply with the requirements of the US Maritime Transportation Security Act 2002 (MTSA) relating to the Vessel and the "Owner" (as defined by the MTSA).

(ii) Upon request the Owners shall provide the Charterers with a copy of the relevant International Ship Security Certificate (or the Interim International Ship Security Certificate) and the full style contact details of the Company Security Officer (CSO).

(iii) Loss, damages, expense or delay (excluding consequential loss, damages, expense or delay) caused by failure on the part of the Owners or "the Company"/"Owner" to comply with the requirements of the ISPS Code/MTSA or this Clause shall be for the Owners' account, except as otherwise provided in this Charter Party.

- (b) (i) The Charterers shall provide the Owners and the Master with their full style contact details and, upon request, any other information the Owners require to comply with the ISPS Code/MTSA.

(ii) Loss, damages or expense (excluding consequential loss, damages or expense) caused by failure on the part of the Charterers to comply with this Clause shall be for the Charterers' account, except as otherwise provided in this Charter Party, and any delay caused by such failure shall count as laytime or time on demurrage.

- (c) Provided that the delay is not caused by the Owners' failure to comply with their obligations under the ISPS Code/MTSA, the following shall apply:

(i) Notwithstanding anything to the contrary provided in this Charter Party, the Vessel shall be entitled to tender Notice of Readiness even if not cleared due to applicable security regulations or measures imposed by a port facility or any relevant authority under the ISPS Code/MTSA.

(ii) Any delay resulting from measures imposed by a port facility or by any relevant authority under the ISPS Code/MTSA shall count as laytime or time on demurrage, unless such measures result solely from the negligence of the Owners, Master or crew or the previous trading of the Vessel, the nationality of the crew or the identity of the Owners' managers.

- (d) Notwithstanding anything to the contrary provided in this Charter Party, any costs or expenses whatsoever solely arising out of or related to security regulations or measures required by the port facility or any relevant authority in accordance with the ISPS Code/MTSA including, but not limited to, security guards, launch services, vessel escorts, security fees or taxes and inspections, shall be for the Charterers' account, unless such costs or expenses result solely from the negligence of the Owners, Master or crew or the previous trading of the Vessel, the nationality of the crew or the identity of the Owners' managers. All measures required by the Owners to comply with the Ship Security Plan shall be for the Owners' account.

If either party makes any payment which is for the other party's account according to this Clause, the other party shall indemnify the paying party.

**30. BIMCO Dispute Resolution Clause**

- (a)\* This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with English law and any dispute arising out of or in connection with this Charter Party shall be referred to arbitration in London in accordance with the Arbitration Act 1996 or any statutory modification or re-enactment thereof save to the extent necessary to give effect to the provisions of this Clause. The arbitration shall be conducted in accordance with the London Maritime Arbitrators Association (LMAA) Terms current at the time when the arbitration proceedings are commenced. The reference shall be to three arbitrators. A party wishing to refer a dispute to arbitration shall appoint its arbitrator and send notice of such appointment in writing to the other party requiring the other party to appoint its own arbitrator within 14 calendar days of that notice and stating that it will appoint its arbitrator as sole arbitrator unless the other party appoints its own arbitrator and gives notice that it has done so within the 14 days specified. If the other party does not appoint its own arbitrator and give notice that it has done so within the 14 days specified, the party referring a dispute to arbitration may, without the requirement of any further prior notice to

**PART II**  
**FERTICON 2007 Fertiliser Voyage Charter Party**

the other party, appoint its arbitrator as sole arbitrator and shall advise the other party accordingly. The award of a sole arbitrator shall be binding on both parties as if he had been appointed by agreement.

Nothing herein shall prevent the parties agreeing in writing to vary these provisions to provide for the appointment of a sole arbitrator.

In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of US\$50,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the LMAA Small Claims Procedure current at the time when the arbitration proceedings are commenced.

- (b)\* This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with Title 9 of the United States Code and the Maritime Law of the United States and any dispute arising out of or in connection with this Charter Party shall be referred to three persons at New York, one to be appointed by each of the parties hereto, and the third by the two so chosen; their decision or that of any two of them shall be final, and for the purposes of enforcing any award, judgment may be entered on an award by any court of competent jurisdiction. The proceedings shall be conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators, Inc.

In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of US\$50,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the Shortened Arbitration Procedure of the Society of Maritime Arbitrators, Inc. current at the time when the arbitration proceedings are commenced.

- (c)\* This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with the laws of the place mutually agreed by the parties and any dispute arising out of or in connection with this Charter Party shall be referred to arbitration at a mutually agreed place, subject to the procedures applicable there.
- (d) Notwithstanding (a), (b) or (c) above, the parties may agree at any time to refer to mediation any difference and/or dispute arising out of or in connection with this Charter Party.

In the case of a dispute in respect of which arbitration has been commenced under (a), (b) or (c) above, the following shall apply:-

(i) Either party may at any time and from time to time elect to refer the dispute or part of the dispute to mediation by service on the other party of a written notice (the "Mediation Notice") calling on the other party to agree to mediation.

(ii) The other party shall thereupon within 14 calendar days of receipt of the Mediation Notice confirm that they agree to mediation, in which case the parties shall thereafter agree a mediator within a further 14 calendar days, failing which on the application of either party a mediator will be appointed promptly by the Arbitration Tribunal ("the Tribunal") or such person as the Tribunal may designate for that purpose. The mediation shall be conducted in such place and in accordance with such procedure and on such terms as the parties may agree or, in the event of disagreement, as may be set by the mediator.

(iii) If the other party does not agree to mediate, that fact may be brought to the attention of the Tribunal and may be taken into account by the Tribunal when allocating the costs of the arbitration as between the parties.

(iv) The mediation shall not affect the right of either party to seek such relief or take such steps as it considers necessary to protect its interest.

(v) Either party may advise the Tribunal that they have agreed to mediation. The arbitration procedure shall continue during the conduct of the mediation but the Tribunal may take the mediation timetable into account when setting the timetable for steps in the arbitration.

(vi) Unless otherwise agreed or specified in the mediation terms, each party shall bear its own costs incurred in the mediation and the parties shall share equally the mediator's costs and expenses.

(vii) The mediation process shall be without prejudice and confidential and no information or documents disclosed during it shall be revealed to the Tribunal except to the extent that they are disclosable under the law and procedure governing the arbitration.

**PART II**  
**FERTICON 2007 Fertiliser Voyage Charter Party**

[Note: The parties should be aware that the mediation process may not necessarily interrupt time limits.]

- (e) If Box 26 is not appropriately filled in, sub-clause (a) of this Clause shall apply. Sub-clause (d) shall apply in all cases.

\*Note: Sub-clauses (a), (b) and (c) are alternatives; indicate alternative agreed in Box 26.

**31. BIMCO Notices Clause**

- (a) All notices given by either party or their agents to the other party or their agents in accordance with the provisions of this Charter Party shall be in writing.
- (b) For the purposes of this Charter Party, "in writing" shall mean any method of legible communication. A notice may be given by any effective means including, but not limited to, cable, telex, fax, e-mail, registered or recorded mail, or by personal service.

Sample copy





# GENCON 1994

UNIFORM GENERAL CHARTER

PART I

1. Shipbroker	2. Place and Date
3. Owners/Place of business (Cl. 1)	4. Charterers/Place of business (Cl. 1)
5. Vessel's name (Cl. 1)	6. GT/NT (Cl. 1) /
7. DWT all told on summer load line in metric tons (abt.) (Cl. 1)	8. Present position (Cl. 1)
9. Expected ready to load (abt.) (Cl. 1)	
10. Loading port or place (Cl. 1)	11. Discharging port or place (Cl. 1)
12. Cargo (also state quantity and margin in Owners' option, if agreed; if full and complete cargo not agreed state "part cargo") (Cl. 1)	
13. Freight rate (also state whether freight prepaid or payable on delivery) (Cl. 4)	14. Freight payment (state currency and method of payment; also beneficiary and bank account) (Cl. 4)
15. State if vessel's cargo handling gear shall not be used (Cl. 5)	16. Laytime (if separate laytime for load. and disch. is agreed, fill in a) and b). If total laytime for load. and disch., fill in c) only) (Cl. 6)
17. Shippers/Place of business (Cl. 6)	(a) Laytime for loading
18. Agents (loading) (Cl. 6)	(b) Laytime for discharging
19. Agents (discharging) (Cl. 6)	(c) Total laytime for loading and discharging
20. Demurrage rate and manner payable (loading and discharging) (Cl. 7)	21. Cancelling date (Cl. 9)
	22. General Average to be adjusted at (Cl. 12)
23. Freight Tax (state if for the Owners' account (Cl. 13 (c)))	24. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 15)
25. Law and Arbitration (state 19 (a), 19 (b) or 19 (c) of Cl. 19; if 19 (c) agreed also state Place of Arbitration) (if not filled in 19 (a) shall apply) (Cl. 19)	26. Additional clauses covering special provisions, if agreed
(a) State maximum amount for small claims/shortened arbitration (Cl. 19)	

--	--

It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter Party which shall include Part I as well as Part II. In the event of a conflict of conditions, the provisions of Part I shall prevail over those of Part II to the extent of such conflict.

Signature (Owners)	Signature (Charterers)
--------------------	------------------------

Sample copy

**PART II**  
**GENCON 1994 Uniform General Charter**

1. It is agreed between the party mentioned in Box 3 as the Owners of the Vessel named in Box 5, of the GT/NT indicated in Box 6 and carrying about the number of metric tons of deadweight capacity all told on summer loadline stated in Box 7, now in position as stated in Box 8 and expected ready to load under this Charter Party about the date indicated in Box 9, and the party mentioned as the Charterers in Box 4 that: The said Vessel shall, as soon as her prior commitments have been completed, proceed to the loading port(s) or place(s) stated in Box 10 or so near thereto as she may safely get and lie always afloat, and there load a full and complete cargo (if shipment of deck cargo agreed same to be at the Charterers' risk and responsibility) as stated in Box 12, which the Charterers bind themselves to ship, and being so loaded the Vessel shall proceed to the discharging port(s) or place(s) stated in Box 11 as ordered on signing Bills of Lading, or so near thereto as she may safely get and lie always afloat, and there deliver the cargo.

2. **Owners' Responsibility Clause**

The Owners are to be responsible for loss of or damage to the goods or for delay in delivery of the goods only in case the loss, damage or delay has been caused by personal want of due diligence on the part of the Owners or their Manager to make the Vessel in all respects seaworthy and to secure that she is properly manned, equipped and supplied, or by the personal act or default of the Owners or their Manager. And the Owners are not responsible for loss, damage or delay arising from any other cause whatsoever, even from the neglect or default of the Master or crew or some other person employed by the Owners on board or ashore for whose acts they would, but for this Clause, be responsible, or from unseaworthiness of the Vessel on loading or commencement of the voyage or at any time whatsoever.

3. **Deviation Clause**

The Vessel has liberty to call at any port or ports in any order, for any purpose, to sail without pilots, to tow and/or assist Vessels in all situations, and also to deviate for the purpose of saving life and/or property.

4. **Payment of Freight**

(a) The freight at the rate stated in Box 13 shall be paid in cash calculated on the intaken quantity of cargo.

(b) Prepaid. If according to Box 13 freight is to be paid on shipment, it shall be deemed earned and non-returnable, Vessel and/or cargo lost or not lost. Neither the Owners nor their agents shall be required to sign or endorse bills of lading showing freight prepaid unless the freight due to the Owners has actually been paid.

(c) On delivery. If according to Box 13 freight, or part thereof, is payable at destination it shall not be deemed earned until the cargo is thus delivered. Notwithstanding the provisions under (a), if freight or part thereof is payable on delivery of the cargo the Charterers shall have the option of paying the freight on delivered weight/quantity provided such option is declared before breaking bulk and the weight/quantity can be ascertained by official weighing machine, joint draft survey or tally. Cash for Vessel's ordinary disbursements at the port of loading to be advanced by the Charterers, if required, at highest current rate of exchange, subject to two (2) per cent to cover insurance and other expenses.

5. **Loading/Discharging**

(a) **Costs/Risks**

The cargo shall be brought into the holds, loaded, stowed and/or trimmed, tallied, lashed and/or secured and taken from the holds and discharged by the Charterers, free of any risk, liability and expense whatsoever to the Owners. The Charterers shall provide and lay all dunnage material as required for the proper stowage and protection of the cargo on board, the Owners allowing the use of all dunnage available on board. The Charterers shall be responsible for and pay the cost of removing their dunnage after discharge of the cargo under this Charter Party and time to count until dunnage has been removed.

**PART II**  
**GENCON 1994 Uniform General Charter**

(b) **Cargo Handling Gear**

Unless the Vessel is gearless or unless it has been agreed between the parties that the Vessel's gear shall not be used and stated as such in Box 15, the Owners shall throughout the duration of loading/discharging give free use of the Vessel's cargo handling gear and of sufficient motive power to operate all such cargo handling gear. All such equipment to be in good working order. Unless caused by negligence of the stevedores, time lost by breakdown of the Vessel's cargo handling gear or motive power - pro rata the total number of cranes/winchmen required at that time for the loading/discharging of cargo under this Charter Party - shall not count as laytime or time on demurrage. On request the Owners shall provide free of charge cranemen/winchmen from the crew to operate the Vessel's cargo handling gear, unless local regulations prohibit this, in which latter event shore labourers shall be for the account of the Charterers. Cranemen/winchmen shall be under the Charterers' risk and responsibility and as stevedores to be deemed as their servants but shall always work under the supervision of the Master.

(c) **Stevedore Damage**

The Charterers shall be responsible for damage (beyond ordinary wear and tear) to any part of the Vessel caused by Stevedores. Such damage shall be notified as soon as reasonably possible by the Master to the Charterers or their agents and to their Stevedores, failing which the Charterers shall not be held responsible. The Master shall endeavour to obtain the Stevedores' written acknowledgement of liability. The Charterers are obliged to repair any stevedore damage prior to completion of the voyage, but must repair stevedore damage affecting the Vessel's seaworthiness or class before the Vessel sails from the port where such damage was caused or found. All additional expenses incurred shall be for the account of the Charterers and any time lost shall be for the account of and shall be paid to the Owners by the Charterers at the demurrage rate.

**6. Laytime**

(a)\* **Separate laytime for loading and discharging**

The cargo shall be loaded within the number of running days/hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time used shall count. The cargo shall be discharged within the number of running days/hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time used shall count.

(b)\* **Total laytime for loading and discharging**

The cargo shall be loaded and discharged within the number of total running days/hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time used shall count.

(c) **Commencement of laytime (loading and discharging)**

Laytime for loading and discharging shall commence at 13.00 hours, if notice of readiness is given up to and including 12.00 hours, and at 06.00 hours next working day if notice given during office hours after 12.00 hours. Notice of readiness at loading port to be given to the Shippers named in Box 17 or if not named, to the Charterers or their agents named in Box 18. Notice of readiness at the discharging port to be given to the Receivers or, if not known, to the Charterers or their agents named in Box 19.

If the loading/discharging berth is not available on the Vessel's arrival at or off the port of loading/discharging, the Vessel shall be entitled to give notice of readiness within ordinary office hours on arrival there, whether in free pratique or not, whether customs cleared or not. Laytime or time on demurrage shall then count as if she were in berth and in all respects ready for loading/discharging provided that the Master warrants that she is in fact ready in all respects. Time used in moving from the place of waiting to the loading/ discharging berth shall not count as laytime. If, after inspection, the Vessel is found not to be ready in all respects to load/discharge time lost after the discovery thereof until the Vessel is again ready to load/discharge shall not count as laytime. Time used before commencement of laytime shall count.

**PART II**  
**GENCON 1994 Uniform General Charter**

\*Indicate alternative (a) or (b) as agreed, in Box 16.

**7. Demurrage**

Demurrage at the loading and discharging port is payable by the Charterers at the rate stated in Box 20 in the manner stated in Box 20 per day or pro rata for any part of a day. Demurrage shall fall due day by day and shall be payable upon receipt of the Owners' invoice. In the event the demurrage is not paid in accordance with the above, the Owners shall give the Charterers 96 running hours written notice to rectify the failure. If the demurrage is not paid at the expiration of this time limit and if the vessel is in or at the loading port, the Owners are entitled at any time to terminate the Charter Party and claim damages for any losses caused thereby.

**8. Lien Clause**

The Owners shall have a lien on the cargo and on all sub-freights payable in respect of the cargo, for freight, deadfreight, demurrage, claims for damages and for all other amounts due under this Charter Party including costs of recovering same.

**9. Cancelling Clause**

- (a) Should the Vessel not be ready to load (whether in berth or not) on the cancelling date indicated in Box 21, the Charterers shall have the option of cancelling this Charter Party.
- (b) Should the Owners anticipate that, despite the exercise of due diligence, the Vessel will not be ready to load by the cancelling date, they shall notify the Charterers thereof without delay stating the expected date of the Vessel's readiness to load and asking whether the Charterers will exercise their option of cancelling the Charter Party, or agree to a new cancelling date. Such option must be declared by the Charterers within 48 running hours after the receipt of the Owners' notice. If the Charterers do not exercise their option of cancelling, then this Charter Party shall be deemed to be amended such that the seventh day after the new readiness date stated in the Owners' notification to the Charterers shall be the new cancelling date. The provisions of sub-clause (b) of this Clause shall operate only once, and in case of the Vessel's further delay, the Charterers shall have the option of cancelling the Charter Party as per sub-clause (a) of this Clause.

**10. Bills of Lading**

Bills of Lading shall be presented and signed by the Master as per the "Congenbill" Bill of Lading form, Edition 1994, without prejudice to this Charter Party, or by the Owners' agents provided written authority has been given by Owners to the agents, a copy of which is to be furnished to the Charterers. The Charterers shall indemnify the Owners against all consequences or liabilities that may arise from the signing of bills of lading as presented to the extent that the terms or contents of such bills of lading impose or result in the imposition of more onerous liabilities upon the Owners than those assumed by the Owners under this Charter Party.

**11. Both-to-Blame Collision Clause**

If the Vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and any act, neglect or default of the Master, Mariner, Pilot or the servants of the Owners in the navigation or in the management of the Vessel, the owners of the cargo carried hereunder will indemnify the Owners against all loss or liability to the other or non-carrying vessel or her owners in so far as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of said cargo, paid or payable by the other or non-carrying vessel or her owners to the owners of said cargo and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying vessel or her owners as part of their claim against the carrying Vessel or the Owners. The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those in charge of any vessel or vessels or objects other than, or in addition to, the colliding vessels or objects are at fault in respect of a collision or contact.

**PART II**  
**GENCON 1994 Uniform General Charter**

**12. General Average and New Jason Clause**

General Average shall be adjusted in London unless otherwise agreed in Box 22 according to York-Antwerp Rules 1994 and any subsequent modification thereof. Proprietors of cargo to pay the cargo's share in the general expenses even if same have been necessitated through neglect or default of the Owners' servants (see Clause 2). If General Average is to be adjusted in accordance with the law and practice of the United States of America, the following Clause shall apply: "In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequence of which, the Owners are not responsible, by statute, contract or otherwise, the cargo shippers, consignees or the owners of the cargo shall contribute with the Owners in General Average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a General Average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the cargo. If a salving vessel is owned or operated by the Owners, salvage shall be paid for as fully as if the said salving vessel or vessels belonged to strangers. Such deposit as the Owners, or their agents, may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the cargo, shippers, consignees or owners of the goods to the Owners before delivery."

**13. Taxes and Dues Clause**

- (a) On Vessel - The Owners shall pay all dues, charges and taxes customarily levied on the Vessel, howsoever the amount thereof may be assessed.
- (b) On cargo - The Charterers shall pay all dues, charges, duties and taxes customarily levied on the cargo, howsoever the amount thereof may be assessed.
- (c) On freight - Unless otherwise agreed in Box 23, taxes levied on the freight shall be for the Charterers' account.

**14. Agency**

In every case the Owners shall appoint their own Agent both at the port of loading and the port of discharge.

**15. Brokerage**

A brokerage commission at the rate stated in Box 24 on the freight, dead-freight and demurrage earned is due to the party mentioned in Box 24. In case of non-execution 1/3 of the brokerage on the estimated amount of freight to be paid by the party responsible for such non-execution to the Brokers as indemnity for the latter's expenses and work. In case of more voyages the amount of indemnity to be agreed.

**16. General Strike Clause**

- (a) If there is a strike or lock-out affecting or preventing the actual loading of the cargo, or any part of it, when the Vessel is ready to proceed from her last port or at any time during the voyage to the port or ports of loading or after her arrival there, the Master or the Owners may ask the Charterers to declare, that they agree to reckon the laydays as if there were no strike or lock-out. Unless the Charterers have given such declaration in writing (by telegram, if necessary) within 24 hours, the Owners shall have the option of cancelling this Charter Party. If part cargo has already been loaded, the Owners must proceed with same, (freight payable on loaded quantity only) having liberty to complete with other cargo on the way for their own account.
- (b) If there is a strike or lock-out affecting or preventing the actual discharging of the cargo on or after the Vessel's arrival at or off port of discharge and same has not been settled within 48 hours, the Charterers shall have the option of keeping the Vessel waiting until such strike or lock-out is at an end against paying half demurrage after expiration of the time provided for discharging until the strike or lock-out terminates and thereafter full demurrage shall be payable until the completion of discharging, or of ordering the Vessel to a safe port where she can safely discharge without risk of being detained by strike or lock-out. Such orders to be given within 48 hours after the Master or the Owners have given notice to the Charterers of the strike or lock-out affecting the

**PART II**  
**GENCON 1994 Uniform General Charter**

discharge. On delivery of the cargo at such port, all conditions of this Charter Party and of the Bill of Lading shall apply and the Vessel shall receive the same freight as if she had discharged at the original port of destination, except that if the distance to the substituted port exceeds 100 nautical miles, the freight on the cargo delivered at the substituted port to be increased in proportion.

- (c) Except for the obligations described above, neither the Charterers nor the Owners shall be responsible for the consequences of any strikes or lock-outs preventing or affecting the actual loading or discharging of the cargo.

**17. War Risks ("Voywar 1993")**

- (a) For the purpose of this Clause, the words:

(i) The "Owners" shall include the shipowners, bareboat charterers, disponent owners, managers or other operators who are charged with the management of the Vessel, and the Master; and

(ii) "War Risks" shall include any war (whether actual or threatened), act of war, civil war, hostilities, revolution, rebellion, civil commotion, warlike operations, the laying of mines (whether actual or reported), acts of piracy, acts of terrorists, acts of hostility or malicious damage, blockades (whether imposed against all Vessels or imposed selectively against Vessels of certain flags or ownership, or against certain cargoes or crews or otherwise howsoever), by any person, body, terrorist or political group, or the Government of any state whatsoever, which, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, may be dangerous or are likely to be or to become dangerous to the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel.

- (b) If at any time before the Vessel commences loading, it appears that, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, performance of the Contract of Carriage, or any part of it, may expose, or is likely to expose, the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel to War Risks, the Owners may give notice to the Charterers cancelling this Contract of Carriage, or may refuse to perform such part of it as may expose, or may be likely to expose, the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel to War Risks; provided always that if this Contract of Carriage provides that loading or discharging is to take place within a range of ports, and at the port or ports nominated by the Charterers the Vessel, her cargo, crew, or other persons onboard the Vessel may be exposed, or may be likely to be exposed, to War Risks, the Owners shall first require the Charterers to nominate any other safe port which lies within the range for loading or discharging, and may only cancel this Contract of Carriage if the Charterers shall not have nominated such safe port or ports within 48 hours of receipt of notice of such requirement.
- (c) The Owners shall not be required to continue to load cargo for any voyage, or to sign Bills of Lading for any port or place, or to proceed or continue on any voyage, or on any part thereof, or to proceed through any canal or waterway, or to proceed to or remain at any port or place whatsoever, where it appears, either after the loading of the cargo commences, or at any stage of the voyage thereafter before the discharge of the cargo is completed, that, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, the Vessel, her cargo (or any part thereof), crew or other persons on board the Vessel (or any one or more of them) may be, or are likely to be, exposed to War Risks. If it should so appear, the Owners may by notice request the Charterers to nominate a safe port for the discharge of the cargo or any part thereof, and if within 48 hours of the receipt of such notice, the Charterers shall not have nominated such a port, the Owners may discharge the cargo at any safe port of their choice (including the port of loading) in complete fulfilment of the Contract of Carriage. The Owners shall be entitled to recover from the Charterers the extra expenses of such discharge and, if the discharge takes place at any port other than the loading port, to receive the full freight as though the cargo had been carried to the discharging port and if the extra distance exceeds 100 miles, to additional freight which shall be the same percentage of the freight contracted for as the percentage which the extra distance represents to the distance of the normal and customary route, the Owners having a lien on the cargo for such expenses and freight.
- (d) If at any stage of the voyage after the loading of the cargo commences, it appears that, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel may be, or are likely to be, exposed to War Risks on any part of the route (including any canal or waterway) which is normally and customarily used in a voyage of the nature contracted for, and there is another longer route to the discharging port, the Owners shall give notice to the Charterers that this route will be taken. In this event the

**PART II**  
**GENCON 1994 Uniform General Charter**

Owners shall be entitled, if the total extra distance exceeds 100 miles, to additional freight which shall be the same percentage of the freight contracted for as the percentage which the extra distance represents to the distance of the normal and customary route.

(e) The Vessel shall have liberty:-

(i) to comply with all orders, directions, recommendations or advice as to departure, arrival, routes, sailing in convoy, ports of call, stoppages, destinations, discharge of cargo, delivery or in any way whatsoever which are given by the Government of the Nation under whose flag the Vessel sails, or other Government to whose laws the Owners are subject, or any other Government which so requires, or any body or group acting with the power to compel compliance with their orders or directions;

(ii) to comply with the orders, directions or recommendations of any war risks underwriters who have the authority to give the same under the terms of the war risks insurance;

(iii) to comply with the terms of any resolution of the Security Council of the United Nations, any directives of the European Community, the effective orders of any other Supranational body which has the right to issue and give the same, and with national laws aimed at enforcing the same to which the Owners are subject, and to obey the orders and directions of those who are charged with their enforcement;

(iv) to discharge at any other port any cargo or part thereof which may render the Vessel liable to confiscation as a contraband carrier;

(v) to call at any other port to change the crew or any part thereof or other persons on board the Vessel when there is reason to believe that they may be subject to internment, imprisonment or other sanctions;

(vi) where cargo has not been loaded or has been discharged by the Owners under any provisions of this Clause, to load other cargo for the Owners' own benefit and carry it to any other port or ports whatsoever, whether backwards or forwards or in a contrary direction to the ordinary or customary route.

(f) If in compliance with any of the provisions of sub-clauses (2) to (5) of this Clause anything is done or not done, such shall not be deemed to be a deviation, but shall be considered as due fulfilment of the Contract of Carriage.

**18. General Ice Clause**

Port of loading

- (a) In the event of the loading port being inaccessible by reason of ice when the Vessel is ready to proceed from her last port or at any time during the voyage or on the Vessel's arrival or in case frost sets in after the Vessel's arrival, the Master for fear of being frozen in is at liberty to leave without cargo, and this Charter Party shall be null and void.
- (b) If during loading the Master, for fear of the Vessel being frozen in, deems it advisable to leave, he has liberty to do so with what cargo he has on board and to proceed to any other port or ports with option of completing cargo for the Owners' benefit for any port or ports including port of discharge. Any part cargo thus loaded under this Charter Party to be forwarded to destination at the Vessel's expense but against payment of freight, provided that no extra expenses be thereby caused to the Charterers, freight being paid on quantity delivered (in proportion if lumpsum), all other conditions as per this Charter Party.
- (c) In case of more than one loading port, and if one or more of the ports are closed by ice, the Master or the Owners to be at liberty either to load the part cargo at the open port and fill up elsewhere for their own account as under section (b) or to declare the Charter Party null and void unless the Charterers agree to load full cargo at the open port.



**PART II**  
**GENCON 1994 Uniform General Charter**

**Port of discharge**

- (a) Should ice prevent the Vessel from reaching port of discharge the Charterers shall have the option of keeping the Vessel waiting until the re-opening of navigation and paying demurrage or of ordering the Vessel to a safe and immediately accessible port where she can safely discharge without risk of detention by ice. Such orders to be given within 48 hours after the Master or the Owners have given notice to the Charterers of the impossibility of reaching port of destination.
- (b) If during discharging the Master for fear of the Vessel being frozen in deems it advisable to leave, he has liberty to do so with what cargo he has on board and to proceed to the nearest accessible port where she can safely discharge.
- (c) On delivery of the cargo at such port, all conditions of the Bill of Lading shall apply and the Vessel shall receive the same freight as if she had discharged at the original port of destination, except that if the distance of the substituted port exceeds 100 nautical miles, the freight on the cargo delivered at the substituted port to be increased in proportion.

**19. Law and Arbitration**

- (a)\* This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with English law and any dispute arising out of this Charter Party shall be referred to arbitration in London in accordance with the Arbitration Acts 1950 and 1979 or any statutory modification or re-enactment thereof for the time being in force. Unless the parties agree upon a sole arbitrator, one arbitrator shall be appointed by each party and the arbitrators so appointed shall appoint a third arbitrator, the decision of the three-man tribunal thus constituted or any two of them, shall be final. On the receipt by one party of the nomination in writing of the other party's arbitrator, that party shall appoint their arbitrator within fourteen days, failing which the decision of the single arbitrator appointed shall be final. For disputes where the total amount claimed by either party does not exceed the amount stated in Box 25\*\* the arbitration shall be conducted in accordance with the Small Claims Procedure of the London Maritime Arbitrators Association.
- (b)\* This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with Title 9 of the United States Code and the Maritime Law of the United States and should any dispute arise out of this Charter Party, the matter in dispute shall be referred to three persons at New York, one to be appointed by each of the parties hereto, and the third by the two so chosen; their decision or that of any two of them shall be final, and for purpose of enforcing any award, this agreement may be made a rule of the Court. The proceedings shall be conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators, Inc. For disputes where the total amount claimed by either party does not exceed the amount stated in Box 25\*\* the arbitration shall be conducted in accordance with the Shortened Arbitration Procedure of the Society of Maritime Arbitrators, Inc.
- (c)\* Any dispute arising out of this Charter Party shall be referred to arbitration at the place indicated in Box 25, subject to the procedures applicable there. The laws of the place indicated in Box 25 shall govern this Charter Party.
- (d) If Box 25 in Part I is not filled in, sub-clause (a) of this Clause shall apply.

\* (a), (b) and (c) are alternatives; indicate alternative agreed in Box 25.

\*\* Where no figure is supplied in Box 25 in Part I, this provision only shall be void but the other provisions of this Clause shall have full force and remain in effect.



**BIMCO**

**SMF** Singapore  
Maritime  
Foundation

# NYPE 2015

## TIME CHARTER

New York Produce Exchange Form<sup>®</sup>

November 6th, 1913 – Amended October 20th, 1921; August 6th, 1931; October 3rd, 1946;  
Revised June 12th 1981; September 14th 1993; June 3rd, 2015.

THIS CHARTER PARTY, made and concluded in . this . day of . 20

Between . of

as \*Registered Owners/\*Disponent Owners/\*Time Chartered Owners (the "Owners") of the Vessel described below

\*delete as applicable

Name:

IMO Number:

Flag:

Built (year):

Deadweight All Told: . metric tons

(For Vessel's charter party description see Appendix A (Vessel Description)),

and . Charterers of . (the "Charterers")

This Charter Party shall be performed subject to all the terms and conditions herein consisting of this main body including any additional clauses and addenda, if applicable, as well as Appendix A attached hereto. In the event of any conflict of conditions, the provisions of any additional clauses and Appendix A shall prevail over those of the main body to the extent of such conflict, but no further.

### 1. Duration/Trip Description

- (a) The Owners agree to let, and the Charterers agree to hire, the Vessel from the time of delivery, for . within below mentioned trading limits.
- (b) Trading Limits - The Vessel shall be employed in such lawful trades between safe ports and safe places within the following trading limits . as the Charterers shall direct.

**NYPE 2015 TIME CHARTER**

- (c) Berths - The Vessel shall be loaded and discharged in any safe anchorage or at any safe berth or safe place that the Charterers or their agents may direct, provided the Vessel can safely enter, lie and depart always afloat.
- (d) The Vessel during loading and/or discharging may lie safely aground at any safe berth or safe place where it is customary for vessels of similar size, construction and type to lie at the following areas/ports (if this space is left blank then this sub-clause 1(d) shall not apply), if so requested by the Charterers, provided it can do so without suffering damage.

The Charterers shall indemnify the Owners for any loss, damage, costs, expenses or loss of time, including any underwater inspection required by class, caused as a consequence of the Vessel lying aground at the Charterers' request.

- (e) Sublet - The Charterers shall have the liberty to sublet the Vessel for all or any part of the time covered by this Charter Party, but the Charterers remain responsible for the fulfillment of this Charter Party.

**2. Delivery**

- (a) The Vessel shall be delivered to the Charterers at (state port or place).
- (b) The Vessel on delivery shall be seaworthy and in every way fit to be employed for the intended service, having water ballast and with sufficient power to operate all cargo handling gear simultaneously, and, with full complement of Master, officers and ratings who meet the Standards for Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) requirements for a vessel of her tonnage.
- (c) The Vessel's holds shall be clean and in all respects ready to receive the intended cargo, or if no intended cargo, any permissible cargo:
- (i) On \*delivery; or
- (ii) On \*arrival at first loading port if different from place of delivery. If the Vessel fails hold inspection then the Vessel shall be off-hire from the time of rejection until the Vessel has passed a subsequent inspection.

\* (c)(i) and (c)(ii) are alternatives; delete as appropriate. If no deletion then sub-clause (c)(i) shall apply.

- (d) The Owners shall keep the Charterers informed of the Vessel's itinerary. Prior to the arrival of the Vessel at the delivery port or place, the Owners shall serve the Charterers with days' approximate and days' definite notices of the Vessel's delivery. Following the tender of any such notice the Owners shall give or allow to be given to the Vessel only such further employment orders, if any, as are reasonably expected when given to allow delivery to occur on or before the date notified. The Owners shall give the Charterers and/or their local agents notice of delivery when the Vessel is in a position to come on hire.

Vessel itinerary prior to delivery: .

- (e) Acceptance of delivery of the Vessel by the Charterers shall not prejudice their rights against the Owners under this Charter Party.

**3. Laydays/Cancelling**

If required by the Charterers, time on hire shall not commence before (local time) and should the Vessel not have been delivered on or before (local time) at the port or place stated in Sub-clause 2(a), the Charterers shall have the option of cancelling this Charter Party at any time but not later than the day of the Vessel's notice of delivery.

**NYPE 2015 TIME CHARTER**

**4. Redelivery**

- (a) The Vessel shall be redelivered to the Owners in like good order and condition, ordinary wear and tear excepted, at (state port or place)
- (b) The Charterers shall keep the Owners informed of the Vessel's itinerary. Prior to the arrival of the Vessel at the redelivery port or place, the Charterers shall serve the Owners with days' approximate and days' definite notices of the Vessel's redelivery. Following the tender of any such notices the Charterers shall give or allow to be given to the Vessel only such further employment orders, if any, as are reasonably expected when given to allow redelivery to occur on or before the date notified.
- (c) Acceptance of redelivery of the Vessel by the Owners shall not prejudice their rights against the Charterers under this Charter Party.

**5. On/Off-Hire Survey**

Prior to delivery and redelivery the parties shall, unless otherwise agreed, each appoint surveyors, for their respective accounts, who shall not later than at first loading port/last discharging port respectively, conduct joint on-hire/off-hire surveys, for the purpose of ascertaining the quantity of bunkers on board and the condition of the Vessel. A single report shall be prepared on each occasion and signed by each surveyor, without prejudice to his right to file a separate report setting forth items upon which the surveyors cannot agree.

If either party fails to have a representative attend the survey and sign the joint survey report, such party shall nevertheless be bound for all purposes by the findings in any report prepared by the other party.

Any time lost as a result of the on-hire survey shall be for the Owners' account and any time lost as a result of the off-hire survey shall be for the Charterers' account.

**6. Owners to Provide**

- (a) The Owners shall provide and pay for the insurances of the Vessel, except as otherwise provided, and for all provisions, cabin, deck, engine-room and other necessary stores, boiler water and lubricating oil; shall pay for wages, consular shipping and discharging fees of the crew and charges for port services pertaining to the crew/crew visas; shall maintain the Vessel's class and keep her in a thoroughly efficient state in hull, machinery and equipment for and during the service, and have a full complement of Master, officers and ratings.
- (b) The Owners shall provide any documentation relating to the Vessel as required to permit the Vessel to trade within the agreed limits, including but not limited to International Tonnage Certificate, Suez and Panama tonnage certificates, Certificates of Registry, and certificates relating to the strength, safety and/or serviceability of the Vessel's gear. Such documentation shall be maintained during the currency of the Charter Party as necessary.

Owners shall also provide and maintain such Certificates of Financial Responsibility for oil pollution to permit the Vessel to trade within the agreed limits as may be required at the commencement of the Charter Party. However, in the event that, at the time of renewal, a Certificate of Financial Responsibility is unavailable in the market place, or, the premium for same increases significantly over the course of the Charter Party, then Owners and Charterers shall discuss each with the other to find a mutually agreeable solution for same, failing such solution the port(s) that require said Certificate of Financial Responsibility are to be considered as added to the Vessel's trading exclusions. (See also Clause 18 (Pollution)).

- (c) The Vessel to work night and day if required by the Charterers, with crew opening and closing hatches, when and where required and permitted by shore labor regulations, otherwise shore labor for same shall be for the Charterers' account.

**NYPE 2015 TIME CHARTER**

**7. Charterers to Provide**

- (a) The Charterers, while the Vessel is on-hire, shall provide and pay for all the bunkers except as otherwise agreed; shall pay for port charges (including compulsory garbage disposal), compulsory gangway watchmen and cargo watchmen, compulsory and/or customary pilotages, canal dues, towages, agencies, commissions, consular charges (except those pertaining to individual crew members or flag of the Vessel), and all other usual expenses except those stated in Clause 6, but when the Vessel puts into a port for causes for which the Vessel is responsible (other than by stress of weather), then all such charges incurred shall be paid by the Owners.
- (b) Fumigations ordered because of illness of the crew or for infestations prior to delivery under this Charter Party shall be for the Owners' account. Fumigations ordered because of cargoes carried or ports visited while the Vessel is employed under this Charter Party shall be for the Charterers' account.
- (c) The Charterers shall provide and pay for necessary dunnage, lashing materials and also any extra fittings requisite for a special trade or unusual cargo, but the Owners shall allow them the use of any dunnage already aboard the Vessel. Prior to redelivery the Charterers shall remove their dunnage, fittings and lashing materials at their cost and in their time.

**8. Performance of Voyages**

- (a) Subject to Clause 38 (Slow Steaming) the Master shall perform the voyages with due despatch and shall render all customary assistance with the Vessel's crew. The Master shall be conversant with the English language and (although appointed by the Owners) shall be under the orders and directions of the Charterers as regards employment and agency, and the Charterers shall perform all cargo handling, including but not limited to loading, stowing, trimming, lashing, securing, dunnaging, unlashings, discharging, and tallying, at their risk and expense, under the supervision of the Master.
- (b) If the Charterers shall have reasonable cause to be dissatisfied with the conduct of the Master or officers, the Owners shall, on receiving particulars of the complaint, investigate the same, and, if necessary, make a change in appointments.

**9. Bunkers**

**(a) Bunker quantities and prices**

\* (i) The Charterers on delivery, and the Owners on redelivery or any termination of this Charter Party, shall take over and pay for all bunkers remaining on board the Vessel as hereunder. The Vessel's bunker tank capacities shall be at the Charterers' disposal. Bunker quantities and prices on delivery /redelivery to be

\* (ii) The Owners shall provide sufficient bunkers onboard to perform the entire time charter trip. The Charterers shall not bunker the Vessel, and shall pay with the first hire payment for the mutually agreed estimated bunker consumption for the trip, namely metric tons at (price). Upon redelivery any difference between estimated and actual consumption shall be paid by the Charterers or refunded by the Owners as the case may be.

\* (iii) The Charterers shall not take over and pay for bunkers Remaining On Board at delivery but shall redeliver the Vessel with about the same quantities and grades of bunkers as on delivery. Any difference between the delivery quantity and the redelivery quantity shall be paid by the Charterers or the Owners as the case may be. The price of the bunkers shall be the net contract price paid by the receiving party, as evidenced by suppliers' invoice or other supporting documents.

\* (i), (ii) and (iii) are alternatives; delete as applicable. If neither Sub-clause (i), (ii) nor (iii) is deleted then Sub-clause (i) shall apply.

**NYPE 2015 TIME CHARTER**

**(b) Bunkering Prior to Delivery/Redelivery**

Provided that it can be accomplished at ports of call, without hindrance to the working or operation of or delay to the Vessel, and subject to prior consent, which shall not be unreasonably withheld, the Owners shall allow the Charterers to bunker for their account prior to delivery and the Charterers shall allow the Owners to bunker for their account prior to redelivery. If consent is given, the party ordering the bunkering shall indemnify the other party for any delays, losses, costs and expenses arising therefrom.

**(c) Bunkering Operations and Sampling**

(i) The Chief Engineer shall co-operate with the Charterers' bunkering agents and fuel suppliers during bunkering. Such cooperation shall include connecting/disconnecting hoses to the Vessel's bunker manifold, attending sampling, reading gauges or meters or taking soundings, before, during and/or after delivery of fuels.

(ii) During bunkering a primary sample of each grade of fuels shall be drawn in accordance with the International Maritime Organization (IMO) Resolution Marine Environment Protection Committee (MEPC) MEPC.182(59) Guidelines for the Sampling of Fuel Oil for Determination of Compliance with the Marine Pollution Convention (MARPOL) 73/78 Annex VI or any subsequent amendments thereof. Each primary sample shall be divided into no fewer than five (5) samples; one sample of each grade of fuel shall be retained on board for MARPOL purposes and the remaining samples of each grade distributed between the Owners, the Charterers and the bunker suppliers.

(iii) The Charterers warrant that any bunker suppliers used by them to bunker the Vessel shall comply with the provisions of Sub-clause (c)(ii) above.

(iv) Bunkers of different grades, specifications and/or suppliers shall be segregated into separate tanks within the Vessel's natural segregation. The Owners shall not be held liable for any restriction in bunker capacity as a result of segregating bunkers as aforementioned.

**(d) Bunker Quality and Liability**

(i) The Charterers shall supply bunkers of the agreed specifications and grades: The bunkers shall be of a stable and homogeneous nature and suitable for burning in the Vessel's engines and/or auxiliaries and, unless otherwise agreed in writing, shall comply with the International Organization for Standardization (ISO) standard 8217:2012 or any subsequent amendments thereof. If ISO 8217:2012 is not available then the Charterers shall supply bunkers which comply with the latest ISO 8217 standard available at the port or place of bunkering.

(ii) The Charterers shall be liable for any loss or damage to the Owners or the Vessel caused by the supply of unsuitable fuels and/or fuels which do not comply with the specifications and/or grades set out in Sub-clause (d)(i) above, including the off-loading of unsuitable fuels and the supply of fresh fuels to the Vessel. The Owners shall not be held liable for any reduction in the Vessel's speed performance and/or increased bunker consumption nor for any time lost and any other consequences arising as a result of such supply.

**(e) Fuel Testing Program**

Should the Owners participate in a recognized fuel testing program one of the samples retained by the Owners shall be forwarded for such testing. The cost of same shall be borne by the Owners and if the results of the testing show the fuel not to be in compliance with ISO 8217:2012, or any subsequent amendment thereof, or such other specification as may be agreed, the Owners shall notify the Charterers and provide a copy of the report as soon as reasonably possible.

In the event the Charterers call into question the results of the testing, a fuel sample drawn in accordance with IMO Resolution MEPC.96(47) Guidelines for the Sampling of Fuel Oil for Determination of Compliance

**NYPE 2015 TIME CHARTER**

with Annex VI of MARPOL 73/78 or any subsequent amendments thereof, shall be sent to a mutually agreed, qualified and independent laboratory whose analysis as regards the characteristics of the fuel shall be final and binding on the parties concerning the characteristics tested for. If the fuel sample is found not to be in compliance with the specification as agreed in the paragraph above, the Charterers shall meet the cost of this analysis, otherwise same shall be for the Owners' account.

**(f) Bunker Fuel Sulphur Content**

(i) Without prejudice to anything else contained in this Charter Party, the Charterers shall supply fuels of such specifications and grades to permit the Vessel, at all times, to comply with the maximum sulphur content requirements of any emission control area when the Vessel is ordered to trade within that area.

The Charterers also warrant that any bunker suppliers, bunker craft operators and bunker surveyors used by the Charterers to supply such bunkers shall comply with Regulations 14 and 18 of MARPOL Annex VI, including the Guidelines in respect of sampling and the provision of bunker delivery notes.

The Charterers shall indemnify, defend and hold harmless the Owners in respect of any loss, liability, delay, fines, costs or expenses arising or resulting from the Charterers' failure to comply with this Sub-clause (f)(i).

(ii) Provided always that the Charterers have fulfilled their obligations in respect of the supply of fuels in accordance with Sub-clause (f)(i), the Owners warrant that:

1. the Vessel shall comply with Regulations 14 and 18 of MARPOL Annex VI and with the requirements of any emission control area; and
2. the Vessel shall be able to consume fuels of the required sulphur content,

when ordered by the Charterers to trade within any such area.

Subject to having supplied the Vessel with fuels in accordance with Sub-clause (f)(i), the Charterers shall not otherwise bear any loss, liability, delay, fines, costs or expenses arising or resulting from the Vessel's failure to comply with Regulations 14 and 18 of MARPOL Annex VI.

(iii) For the purpose of this Clause, "emission control area" shall mean an area as stipulated in MARPOL Annex VI and/or an area regulated by regional and/or national authorities such as, but not limited to, the European Union (EU) and the United States (US) Environmental Protection Agency.

**(g) Grades and Quantities of Bunkers on Redelivery**

Unless agreed otherwise, the Vessel shall be redelivered with the same grades and about the same quantities of bunkers as on delivery; however, the grades and quantities of bunkers on redelivery shall always be appropriate and sufficient to allow the Vessel to reach safely the nearest port at which fuels of the required types are available.

**10. Rate of Hire; Hold Cleaning; Communications; Victualing and Expenses**

- (a) The Charterers shall pay for the use and hire of the said Vessel at the rate of \_\_\_\_\_ per day or pro rata for any part of a day, commencing on and from the time of her delivery, as aforesaid, including the overtime of crew; hire to continue until the time of her redelivery to the Owners as per Clause 4 (Redelivery) (unless Vessel lost).

Unless otherwise mutually agreed, the Charterers shall have the option to redeliver the Vessel with unclean/unswept holds against a lumpsum payment of \_\_\_\_\_ in lieu of hold cleaning, to the Owners (unless Vessel lost).

#### NYPE 2015 TIME CHARTER

The Owners shall victual pilots and such other persons as authorized by the Charterers or their agents. While on-hire, the Charterers shall pay the Owners along with the hire payments, per thirty (30) days or pro rata, to cover all Communications, Victualing and Expenses properly incurred by the Vessel under the Charterers' employment.

For the purpose of hire calculations, the times of delivery, redelivery or termination of this Charter Party shall be adjusted to Coordinated Universal Time (UTC).

(b) **Hold Cleaning/Residue Disposal**

(i) The Charterers may request the Owners to direct the crew to sweep and/or wash and/or clean the holds between voyages and/or between cargoes against payment at the rate of per hold, provided the crew is able safely to undertake such work and is allowed to do so by local regulations. In connection with any such operation the Owners shall not be responsible if the Vessel's holds are not accepted or passed. Time for cleaning shall be for the Charterers' account.

(ii) Unless this Charter Party is concluded for a single laden leg, all cleaning agents and additives (including chemicals and detergents) required for cleaning cargo holds shall be supplied and paid for by the Charterers. The Charterers shall provide the Owners with a dated and signed statement identifying cleaning agents and additives that, in accordance with IMO Resolution 219(63) Guidelines for the implementation of MARPOL Annex V, are not substances harmful to the marine environment and do not contain any component known to be carcinogenic, mutagenic or reprotoxic.

(iii) Throughout the currency of this Charter Party and at redelivery, the Charterers shall remain responsible for all costs and time, including deviation, if any, associated with the removal and disposal of cargo related residues and/or hold washing water and/or cleaning agents and detergents and/or waste. Removal and disposal as aforesaid shall always be in accordance with and as defined by MARPOL Annex V, or other applicable rules.

**11. Hire Payment**

(a) **Payment**

Payment of Hire shall be made without deductions due to Charterers' bank charges so as to be received by the Owners or their designated payee into the bank account as follows in the currency stated in Clause 10 (Rate of Hire; Hold Cleaning; Communications; Victualing and Expenses), in funds available to the Owners on the due date, fifteen (15) days in advance, and for the last fifteen (15) days or part of same the approximate amount of hire, and should the same not cover the actual time, hire shall be paid for the balance day by day as it becomes due, if so required by the Owners. The first payment of hire shall be due on delivery.

(b) **Grace Period**

Where there is failure to make punctual payment of hire due, the Charterers shall be given by the Owners three (3) Banking Days (as recognized at the agreed place of payment and the place of currency of the Charter Party) written notice to rectify the failure, and when so rectified within those three (3) Banking Days following the Owners' notice, the payment shall stand as punctual.

(c) **Withdrawal**

Failure by the Charterers to pay hire due in full within three (3) Banking Days of their receiving a notice from Owners under Sub-clause 11(b) above shall entitle the Owners, without prejudice to any other rights or claims the Owners may have against the Charterers:

(i) to withdraw the Vessel from the service of the Charterers;

**NYPE 2015 TIME CHARTER**

(ii) to damages, if they withdraw the Vessel, for the loss of the remainder of the Charter Party.

**(d) Suspension**

At any time while hire is outstanding, the Owners shall, without prejudice to the liberty to withdraw, be entitled to withhold the performance of any and all obligations hereunder and shall have no responsibility whatsoever for any consequences thereof, and Charterers hereby indemnify the Owners for all legitimate and justifiable actions taken to secure their interests, and hire shall continue to accrue and any extra expenses resulting from such withholding shall be for the Charterers' account.

**(e) Last Hire Payment**

Should the Vessel be on her voyage towards port/place of redelivery at the time the last payment(s) of hire is/are due, said payment(s) is/are to be made for such length of time as the estimated time necessary to complete the voyage, including the deduction of estimated disbursements for the Owners' account before redelivery. Should said payments not cover the actual time, hire is to be paid for the balance, day by day, as it becomes due.

Unless Sub-clause 9(a)(ii) or (iii) has been agreed, the Charterers shall have the right to deduct the value of bunkers on redelivery from last sufficient hire payment(s).

When the Vessel has been redelivered, any difference in hire and bunkers is to be refunded by the Owners or paid by the Charterers within five (5) Banking Days, as the case may be.

**(f) Cash Advances**

Cash for the Vessel's ordinary disbursements at any port may be advanced by the Charterers, as required by the Owners, subject to two and a half (2.5) per cent commission and such advances shall be deducted from the hire. The Charterers, however, shall in no way be responsible for the application of such advances.

**12. Speed and Consumption**

- (a) Upon delivery and throughout the duration of this Charter Party the Vessel shall be capable of speed and daily consumption rates as stated in Appendix A in good weather on all sea passages with wind up to and including Force four (4) as per the Beaufort Scale and sea state up to and including Sea State three (3) as per the Douglas Sea Scale (unless otherwise specified in Appendix A). Any period during which the Vessel's speed is deliberately reduced to comply with the Charterers' orders/requirements (unless slow steaming or eco speed warranties have been given in Appendix A) or for reasons of safety or while navigating within narrow or restricted waters or when assisting a vessel in distress or when saving or attempting to save life or property at sea, shall be excluded from performance calculations.
- (b) The Charterers shall have the option of using their preferred weather routing service. The Master shall comply with the reporting procedure of the Charterers' weather routing service and shall follow routing recommendations from that service provided that the safety of the Vessel and/or cargo is not compromised.
- (c) The actual route taken by the Vessel shall be used as the basis of any calculation of the Vessel's performance.
- (d) If the speed of the Vessel is reduced and/or fuel oil consumption increased, the Charterers may submit to the Owners a documented claim limited to the estimated time lost and/or the additional fuel consumed, supported by a performance analysis from the weather routing service established in accordance with this Clause. The cost of any time lost shall be off-set against the cost of any fuel saved and vice versa.
- (e) In the event that the Owners contest such claim then the Owners shall provide copies of the Vessel's deck logs for the period concerned and the matter shall be referred to an independent expert or alternative weather service selected by mutual agreement, whose report shall take Vessel's log data and the Charterers'

#### NYPE 2015 TIME CHARTER

weather service data into consideration and whose determination shall be final and binding on the parties. The cost of such expert report shall be shared equally.

#### 13. Spaces Available

- (a) The whole reach of the Vessel's holds, decks, and other cargo spaces (not more than she can reasonably and safely stow and carry), also accommodation for supercargo, if carried, shall be at the Charterers' disposal, reserving only proper and sufficient space for the Vessel's Master, officers, ratings, tackle, apparel, furniture, provisions, stores and bunkers.
- (b) In the event of deck cargo being carried, the Owners are to be and are hereby indemnified by the Charterers for any loss and/or damage and/or liability of whatsoever nature howsoever caused to the deck cargo which would not have arisen had the deck cargo not been loaded. Bills of Lading shall be issued as per Clause 31(c).

#### 14. Supercargo

The Charterers are entitled to appoint a supercargo, who shall accompany the Vessel at the Charterers' risk and see that voyages are performed with due despatch. He is to be furnished with free accommodation and meals same as provided for the Master's table. The Charterers and the supercargo are required to sign the standard letter of waiver and indemnity recommended by the Vessel's Protection and Indemnity Association before the supercargo comes on board the Vessel.

#### 15. Sailing Orders and Logs

The Charterers shall furnish the Master from time to time with all requisite instructions and sailing directions, in writing, in the English language, and the Master shall keep full and correct deck and engine logs of the voyage or voyages, which are to be patent to the Charterers or their agents, and shall furnish the Charterers, their agents or supercargo, when required, with a true copy of such deck and engine logs, showing the course of the Vessel, distance run and the consumption of bunkers. Any log extracts required by the Charterers shall be in the English language.

#### 16. Cargo Exclusions

The Vessel shall be employed in carrying lawful merchandise, excluding any goods of a dangerous, injurious, flammable or corrosive nature unless carried in accordance with the requirements or recommendations of the competent authorities of the country of the Vessel's registry, and of ports of loading and discharge, and of any intermediate countries or ports through whose waters the Vessel must pass. Without prejudice to the generality of the foregoing in addition the following are specifically excluded: livestock of any description, arms, ammunition, explosives, nuclear and radioactive material.

#### 17. Off-Hire

In the event of loss of time from deficiency and/or default and/or strike of officers or ratings, or deficiency of stores, fire, breakdown of, or damage to hull, machinery or equipment, grounding, detention by the arrest of the Vessel, (unless such arrest is caused by events for which the Charterers, their sub-charterers, servants, agents or sub-contractors are responsible), or detention by Port State control or other competent authority for Vessel deficiencies, or detention by average accidents to the Vessel or cargo, unless resulting from inherent vice, quality or defect of the cargo, drydocking for the purpose of examination, cleaning and/or painting of underwater parts and/or repair, or by any other similar cause preventing the full working of the Vessel, the payment of hire and overtime, if any, shall cease for the time thereby lost. Should the Vessel deviate or put back during a voyage, contrary to the orders or directions of the Charterers, for any reason other than accident to the cargo or where permitted in Clause 22 (Liberties) hereunder, the hire to be suspended from the time of her deviating or putting back until she is again in the same or equidistant position from the destination and the voyage resumed therefrom. All bunkers used by the Vessel while off-hire shall be for the Owners' account. In the event of the Vessel being driven into port or to anchorage through stress

**NYPE 2015 TIME CHARTER**

of weather, trading to shallow harbors or to rivers or ports with bars, any detention of the Vessel and/or expenses resulting from such detention shall be for the Charterers' account. If upon the voyage the speed be reduced by defect in, or breakdown of, any part of her hull, machinery or equipment, the time so lost, and the cost of any extra bunkers consumed in consequence thereof, and all extra proven expenses may be deducted from the hire. Bunkers used by the Vessel while off-hire and the cost of replacing same shall be for the Owners' account and therefore deducted from the hire.

**18. Pollution**

The Owners shall provide for standard oil pollution coverage equal to the level customarily offered by the International Group of P&I Clubs, together with the appropriate certificates to that effect. (See also Clause 6 (Owners to Provide)).

**19. Drydocking**

The Vessel was last drydocked

Except in case of emergency or under Clause 52(b), no drydocking shall take place during the currency of this Charter Party.

**20. Total Loss**

Should the Vessel be lost, money paid in advance and not earned (reckoning from the date of loss or being last heard of) shall be returned to the Charterers at once.

**21. Exceptions**

The act of God, enemies, fire, restraint of princes, rulers and people, and all dangers and accidents of the seas, rivers, machinery, boilers and navigation, and errors of navigation throughout this Charter Party, always mutually excepted.

**22. Liberties**

The Vessel shall have the liberty to sail with or without pilots, to tow and be towed, to assist vessels in distress, and to deviate for the purpose of saving life and property.

**23. Liens**

The Owners shall have a lien upon all cargoes, sub-hires and sub-freights (including deadfreight and demurrage) belonging or due to the Charterers or any sub-charterers, for any amounts due under this Charter Party, including general average contributions, and the Charterers shall have a lien on the Vessel for all monies paid in advance and not earned, and any overpaid hire or excess deposit to be returned at once.

The Charterers will not directly or indirectly suffer, nor permit to be continued, any lien or encumbrance, which might have priority over the title and interest of the Owners in the Vessel. The Charterers undertake that during the period of this Charter Party, they will not procure any supplies or necessities or services, including any port expenses and bunkers, on the credit of the Owners.

**24. Salvage**

All derelicts and salvage shall be for the Owners' and the Charterers' equal benefit after deducting the Owners' and the Charterers' expenses and crew's proportion.

**25. General Average**

#### NYPE 2015 TIME CHARTER

General average shall be adjusted according to York-Antwerp Rules 1994 and settled in US dollars in the same place as stipulated in Clause 54 (Law and Arbitration). The Charterers shall procure that all bills of lading issued during the currency of this Charter Party will contain a provision to the effect that general average shall be adjusted according to York-Antwerp Rules 1994 and will include the "New Jason Clause" as per Clause 33(c). Time charter hire will not contribute to general average.

#### 26. Navigation

Nothing herein stated is to be construed as a demise of the Vessel to the Charterers. The Owners shall remain responsible for the navigation of the Vessel, acts of pilots and tug boats, insurance, crew, and all other matters, same as when trading for their own account.

#### 27. Cargo Claims

Cargo claims as between the Owners and the Charterers shall be settled in accordance with the Inter-Club NYPE Agreement 1996 (as amended 1 September 2011), or any subsequent modification or replacement thereof.

#### 28. Cargo Handling Gear and Lights

The Owners shall maintain the cargo handling gear of the Vessel providing lifting capacity as described in Appendix A (Vessel Description). The Owners shall also provide on the Vessel for night work lights as on board, but all additional lights over those on board shall be at the Charterers' expense. The Charterers shall have the use of any cargo handling gear on board the Vessel. If required by the Charterers, the Vessel shall work night and day and all cargo handling gear shall be at the Charterers' disposal during loading and discharging. In the event of disabled cargo handling gear, or insufficient power to operate the same, the Vessel is to be considered to be off-hire to the extent that time is actually lost to the Charterers and the Owners to pay stevedore stand-by charges occasioned thereby, unless such disablement or insufficiency of power is caused by the Charterers' stevedores. If required by the Charterers, the Owners shall bear the cost of hiring shore gear in lieu thereof, in which case the Vessel shall remain on-hire, except for actual time lost.

#### 29. Solid Bulk Cargoes/Dangerous Goods

- (a) The Charterers shall provide appropriate information on the cargo in advance of loading in accordance with the requirements of the IMO International Maritime Solid Bulk Cargoes (IMSBC) Code to enable the precautions which may be necessary for proper stowage and safe carriage to be put into effect. The information shall be accompanied by a cargo declaration summarising the main details and stating that the cargo is fully and accurately described and that, where applicable, the test results and other specifications can be considered as representative for the cargo to be loaded.
- (b) If a cargo listed in the IMO International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code (website: [www.imo.org](http://www.imo.org)) is agreed to be carried, the Charterers shall provide a dangerous goods transport document and, where applicable, a container/vehicle packing certificate in accordance with the IMDG Code requirements. The dangerous goods transport document shall include a certificate or declaration that the goods are fully and accurately described by the Proper Shipping Name, are classified, packaged, marked and labelled/placarded correctly and are in all respects in proper condition for transport according to applicable international and national government regulations.
- (c) The Master shall be entitled to refuse cargoes or, if already loaded, to unload them at the Charterers' risk and expense if the Charterers fail to fulfil their IMSBC Code or IMDG Code obligations as applicable.

#### 30. BIMCO Hull Fouling Clause for Time Charter Parties

**NYPE 2015 TIME CHARTER**

- (a) If, in accordance with the Charterers' orders, the Vessel remains at or shifts within a place, anchorage and/or berth for an aggregated period exceeding:

- (i) a period as the parties may agree in writing in a Tropical Zone or Seasonal Tropical Zone\*; or  
 (ii) a period as the parties may agree in writing outside such Zones\*

any warranties concerning speed and consumption shall be suspended pending inspection of the Vessel's underwater parts including, but not limited to, the hull, sea chests, rudder and propeller.

\*If no such periods are agreed the default periods shall be 15 days.

- (b) In accordance with Sub-clause (a), either party may call for inspection which shall be arranged jointly by the Owners and the Charterers and undertaken at the Charterers' risk, cost, expense and time.

- (c) If, as a result of the inspection either party calls for cleaning of any of the underwater parts, such cleaning shall be undertaken by the Charterers at their risk, cost, expense and time in consultation with the Owners.

(i) Cleaning shall always be under the supervision of the Master and, in respect of the underwater hull coating, in accordance with the paint manufacturers' recommended guidelines on cleaning, if any. Such cleaning shall be carried out without damage to the Vessel's underwater parts or coating.

(ii) If, at the port or place of inspection, cleaning as required under this Sub-clause (c) is not permitted or possible, or if the Charterers choose to postpone cleaning, speed and consumption warranties shall remain suspended until such cleaning has been completed.

(iii) If, despite the availability of suitable facilities and equipment, the Owners nevertheless refuse to permit cleaning, the speed and consumption warranties shall be reinstated from the time of such refusal.

- (d) Cleaning in accordance with this Clause shall always be carried out prior to redelivery. If, nevertheless, the Charterers are prevented from carrying out such cleaning, the parties shall, prior to but latest on redelivery, agree a lump sum payment in full and final settlement of the Owners' costs and expenses arising as a result of or in connection with the need for cleaning pursuant to this Clause.

- (e) If the time limits set out in Sub-clause (a) have been exceeded but the Charterers thereafter demonstrate that the Vessel's performance remains within the limits of this Charter Party the vessel's speed and consumption warranties will be subsequently reinstated and the Charterers' obligations in respect of inspection and/or cleaning shall no longer be applicable.

**31. Bills of Lading**

- (a) The Master shall sign bills of lading or waybills for cargo as presented in conformity with mates' receipts. However, the Charterers or their agents may sign bills of lading or waybills on behalf of the Master, with the Owners'/Master's prior written authority, always in conformity with mates' receipts.

- (b) All bills of lading or waybills shall be without prejudice to this Charter Party and the Charterers shall indemnify the Owners against all consequences or liabilities which may arise from any inconsistency between this Charter Party and any bills of lading or waybills signed by the Charterers or their agents or by the Master at their request.

- (c) Bills of lading covering deck cargo shall be claused: "Shipped on deck at the Charterers', Shippers' and Receivers' risk, expense and responsibility, without liability on the part of the Vessel or her Owners for any loss, damage, expense or delay howsoever caused."

**NYPE 2015 TIME CHARTER**

**32. BIMCO Electronic Bills of Lading Clause**

- (a) At the Charterers' option, bills of lading, waybills and delivery orders referred to in this Charter Party shall be issued, signed and transmitted in electronic form with the same effect as their paper equivalent.
- (b) For the purpose of Sub-clause (a) the Owners shall subscribe to and use Electronic (Paperless) Trading Systems as directed by the Charterers, provided such systems are approved by the International Group of P&I Clubs. Any fees incurred in subscribing to or for using such systems shall be for the Charterers' account.
- (c) The Charterers agree to hold the Owners harmless in respect of any additional liability arising from the use of the systems referred to in Sub-clause (b), to the extent that such liability does not arise from Owners' negligence.

**33. Protective Clauses**

The following protective clauses shall be deemed to form part of this Charter Party and all Bills of Lading or waybills issued under this Charter Party shall contain the following clauses.

(a) **General Clause Paramount**

This bill of lading shall have effect subject to the provisions of the Carriage of Goods by Sea Act of the United States, the Hague Rules, or the Hague Visby Rules, as applicable, or such other similar national legislation as may mandatorily apply by virtue of origin or destination of the bill of lading, (or if no such enactments are mandatorily applicable, the terms of the Hague Rules shall apply) which shall be deemed to be incorporated herein, and nothing herein contained shall be deemed a surrender by the carrier of any of its rights or immunities or an increase of any of its responsibilities or liabilities under said Act. If any term of this bill of lading be repugnant to said Act to any extent, such term shall be void to that extent, but no further.

And

(b) **Both-to-Blame Collision Clause**

"If the ship comes into collision with another ship as a result of the negligence of the other ship and any act, neglect or default of the master, mariner, pilot or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship, the owners of the goods carried hereunder will indemnify the carrier against all loss or liability to the other or non-carrying ship or her owners insofar as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of said goods, paid or payable by the other or non-carrying ship or her owners to the owners of said goods and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying ship or her owners as part of their claim against the carrying ship or carrier.

The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those in charge of any ships or objects other than, or in addition to, the colliding ships or objects are at fault in respect to a collision or contact."

And

(c) **New Jason Clause**

"In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequences of which, the carrier is not responsible, by statute, contract, or otherwise, the goods, shippers, consignees, or owners of the goods shall contribute with the carrier in general average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a general average nature that may be made or incurred, and shall pay salvage and

#### NYPE 2015 TIME CHARTER

special charges incurred in respect of the goods. If a salving ship is owned or operated by the carrier, salvage shall be paid for as fully as if salving ship or ships belonged to strangers. Such deposit as the carrier or his agents may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the goods, shippers, consignees or owners of the goods to the Carrier before delivery."

#### 34. BIMCO War Risks Clause CONWARTIME 2013

(a) For the purpose of this Clause, the words:

(i) "Owners" shall include the shipowners, bareboat charterers, disponent owners, managers or other operators who are charged with the management of the Vessel, and the Master; and

(ii) "War Risks" shall include any actual, threatened or reported:

war, act of war, civil war or hostilities; revolution; rebellion; civil commotion; warlike operations; laying of mines; acts of piracy and/or violent robbery and/or capture/seizure (hereinafter "Piracy"); acts of terrorists; acts of hostility or malicious damage; blockades (whether imposed against all vessels or imposed selectively against vessels of certain flags or ownership, or against certain cargoes or crews or otherwise howsoever), by any person, body, terrorist or political group, or the government of any state or territory whether recognized or not, which, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, may be dangerous or may become dangerous to the Vessel, cargo, crew or other persons on board the Vessel.

(b) The Vessel shall not be obliged to proceed or required to continue to or through, any port, place, area or zone, or any waterway or canal (hereinafter "Area"), where it appears that the Vessel, cargo, crew or other persons on board the Vessel, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, may be exposed to War Risks whether such risk existed at the time of entering into this Charter Party or occurred thereafter. Should the Vessel be within any such place as aforesaid, which only becomes dangerous, or may become dangerous, after entry into it, the Vessel shall be at liberty to leave it.

(c) The Vessel shall not be required to load contraband cargo, or to pass through any blockade as set out in Sub-clause (a), or to proceed to an Area where it may be subject to search and/or confiscation by a belligerent.

(d) If the Vessel proceeds to or through an Area exposed to War Risks, the Charterers shall reimburse to the Owners any additional premiums required by the Owners' insurers and the costs of any additional insurances that the Owners reasonably require in connection with War Risks.

(e) All payments arising under Sub-clause (d) shall be settled within fifteen (15) days of receipt of Owners' supported invoices or on redelivery, whichever occurs first.

(f) If the Owners become liable under the terms of employment to pay to the crew any bonus or additional wages in respect of sailing into an Area which is dangerous in the manner defined by the said terms, then the actual bonus or additional wages paid shall be reimbursed to the Owners by the Charterers at the same time as the next payment of hire is due, or upon redelivery, whichever occurs first.

(g) The Vessel shall have liberty:

(i) to comply with all orders, directions, recommendations or advice as to departure, arrival, routes, sailing in convoy, ports of call, stoppages, destinations, discharge of cargo, delivery, or in any other way whatsoever, which are given by the government of the nation under whose flag the Vessel sails, or other government to whose laws the Owners are subject, or any other government of any state or territory whether recognized or not, body or group whatsoever acting with the power to compel compliance with their orders or directions;

(ii) to comply with the requirements of the Owners' insurers under the terms of the Vessel's insurance(s);

**NYPE 2015 TIME CHARTER**

(iii) to comply with the terms of any resolution of the Security Council of the United Nations, the effective orders of any other Supranational body which has the right to issue and give the same, and with national laws aimed at enforcing the same to which the Owners are subject, and to obey the orders and directions of those who are charged with their enforcement;

(iv) to discharge at any alternative port any cargo or part thereof which may expose the Vessel to being held liable as a contraband carrier;

(v) to call at any alternative port to change the crew or any part thereof or other persons on board the Vessel when there is reason to believe that they may be subject to internment, imprisonment, detention or similar measures.

- (h) If in accordance with their rights under the foregoing provisions of this Clause, the Owners shall refuse to proceed to the loading or discharging ports, or any one or more of them, they shall immediately inform the Charterers. No cargo shall be discharged at any alternative port without first giving the Charterers notice of the Owners' intention to do so and requesting them to nominate a safe port for such discharge. Failing such nomination by the Charterers within forty-eight (48) hours of the receipt of such notice and request, the Owners may discharge the cargo at any safe port of their own choice. All costs, risk and expenses for the alternative discharge shall be for the Charterers' account.
- (i) The Charterers shall indemnify the Owners for claims arising out of the Vessel proceeding in accordance with any of the provisions of Sub-clauses (b) to (h) which are made under any bills of lading, waybills or other documents evidencing contracts of carriage.
- (j) When acting in accordance with any of the provisions of Sub-clauses (b) to (h) of this Clause anything is done or not done, such shall not be deemed a deviation, but shall be considered as due fulfilment of this Charter Party.

**35. Ice**

The Vessel shall not be obliged to force ice but, subject to the Owners' prior approval having due regard to its size, construction and class, may follow ice-breakers. The Vessel shall not be required to enter or remain in any icebound port or area, nor any port or area where lights or lightships have been or are about to be withdrawn by reason of ice, nor where there is risk that in the ordinary course of things the Vessel will not be able on account of ice to safely enter and remain in the port or area or to get out after having completed loading or discharging.

**36. Requisition**

Should the Vessel be requisitioned by the government of the Vessel's flag or other government to whose laws the Owners are subject during the period of this Charter Party, the Vessel shall be deemed to be off-hire during the period of such requisition, and any hire paid by the said government in respect of such requisition period shall be retained by Owners. The period during which the Vessel is on requisition to the said government shall count as part of the period provided for in this Charter Party.

If the period of requisition exceeds ninety (90) days, either party shall have the option of cancelling this Charter Party and no consequential claim in respect thereof may be made by either party.

**37. Stevedore Damage**

Notwithstanding anything contained herein to the contrary, the Charterers shall pay for any and all damage to the Vessel caused by stevedores provided the Master has notified the Charterers and/or their agents in writing within twenty-four (24) hours of the occurrence but in case of hidden damage latest when the damage



**NYPE 2015 TIME CHARTER**

could have been discovered by the exercise of due diligence. Such notice to describe the damage and to invite Charterers to appoint a surveyor to assess the extent of such damage.

- (a) In case of any and all damage affecting the Vessel's seaworthiness and/or the safety of the crew and/or affecting the trading capabilities of the Vessel, the Charterers shall immediately arrange for repairs of such damage at their expense and the Vessel is to remain on-hire until such repairs are completed and if required passed by the Vessel's classification society.
- (b) Any and all damage not described under Sub-clause (a) above shall be repaired, at the Charterers' option, before or after redelivery concurrently with the Owners' work. In such case no hire and/or expenses will be paid to the Owners except and insofar as the time and/or expenses required for the repairs for which the Charterers are responsible, exceed the time and/or expenses necessary to carry out the Owners' work.

**38. Slow Steaming**

- (a) The Charterers may at their discretion provide, in writing to the Master, instructions to reduce speed or Revolutions Per Minute (main engine RPM) and/or instructions to adjust the Vessel's speed to meet a specified time of arrival at a particular destination.

(i)\* Slow Steaming – Where the Charterers give instructions to the Master to adjust the speed or RPM, the Master shall, subject always to the Master's obligations in respect of the safety of the Vessel, crew and cargo and the protection of the marine environment, comply with such written instructions, provided that the engine(s) continue(s) to operate above the cut-out point of the Vessel's engine(s) auxiliary blower(s) and that such instructions will not result in the Vessel's engine(s) and/or equipment operating outside the manufacturers'/designers' recommendations as published from time to time.

(ii)\* Ultra-Slow Steaming – Where the Charterers give instructions to the Master to adjust the speed or RPM, regardless of whether this results in the engine(s) operating above or below the cut-out point of the Vessel's engine(s) auxiliary blower(s), the Master shall, subject always to the Master's obligations in respect of the safety of the Vessel, crew and cargo and the protection of the marine environment, comply with such written instructions, provided that such instructions will not result in the Vessel's engine(s) and/or equipment operating outside the manufacturers'/designers' recommendations as published from time to time. If the manufacturers'/designers' recommendations issued subsequent to the date of this Charter Party require additional physical modifications to the engine or related equipment or require the purchase of additional spares or equipment, the Master shall not be obliged to comply with these instructions.

\*Sub-clauses (a)(i) and (a)(ii) are alternatives; delete whichever is not applicable. In the absence of deletions, alternative (a)(i) shall apply.

- (b) At all speeds the Owners shall exercise due diligence to ensure that the Vessel is operated in a manner which minimises fuel consumption, always taking into account and subject to the following:
  - (i) the Owners' warranties under this Charter Party relating to the Vessel's speed and consumption;
  - (ii) the Charterers' instructions as to the Vessel's speed and/or RPM and/or specified time of arrival at a particular destination;
  - (iii) the safety of the Vessel, crew and cargo and the protection of the marine environment; and
  - (iv) the Owners' obligations under any bills of lading, waybills or other documents evidencing contracts of carriage issued by them or on their behalf.
- (c) For the purposes of Sub-clause (b), the Owners shall exercise due diligence to minimise fuel consumption:
  - (i) when planning voyages, adjusting the Vessel's trim and operating main engine(s) and auxiliary engine(s);

**NYPE 2015 TIME CHARTER**

(ii) by making optimal use of the Vessel's navigation equipment and any additional aids provided by the Charterers, such as weather routing, voyage optimization and performance monitoring systems; and

(iii) by directing the Master to report any data that the Charterers may reasonably request to further improve the energy efficiency of the Vessel.

- (d) The Owners and the Charterers shall share any findings and best practices that they may have identified on potential improvements to the Vessel's energy efficiency.
- (e) For the avoidance of doubt, where the Vessel proceeds at a reduced speed or with reduced RPM pursuant to Sub-clause (a), then provided that the Master has exercised due diligence to comply with such instructions, this shall constitute compliance with, and there shall be no breach of, any obligation requiring the Vessel to proceed with utmost and/or due despatch (or any other such similar/equivalent expression).
- (f) The Charterers shall procure that this Clause be incorporated into all sub-charters and contracts of carriage issued pursuant to this Charter Party. The Charterers shall indemnify the Owners against all consequences and liabilities that may arise from bills of lading, waybills or other documents evidencing contracts of carriage being issued as presented to the extent that the terms of such bills of lading, waybills or other documents evidencing contracts of carriage impose or result in breach of the Owners' obligation to proceed with due despatch or are to be held to be a deviation or the imposition of more onerous liabilities upon the Owners than those assumed by the Owners pursuant to this Clause.

**39. BIMCO Piracy Clause for Time Charter Parties 2013**

- (a) The Vessel shall not be obliged to proceed or required to continue to or through, any port, place, area or zone, or any waterway or canal (hereinafter "Area") which, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, is dangerous to the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel due to any actual, threatened or reported acts of piracy and/or violent robbery and/or capture/seizure (hereinafter "Piracy"), whether such risk existed at the time of entering into this Charter Party or occurred thereafter. Should the Vessel be within any such place as aforesaid which only becomes dangerous, or may become dangerous, after her entry into it, she shall be at liberty to leave it.
- (b) If in accordance with Sub-clause (a) the Owners decide that the Vessel shall not proceed or continue to or through the Area they must immediately inform the Charterers. The Charterers shall be obliged to issue alternative voyage orders and shall indemnify the Owners for any claims from holders of the Bills of Lading caused by waiting for such orders and/or the performance of an alternative voyage. Any time lost as a result of complying with such orders shall not be considered off-hire.
- (c) If the Owners consent or if the Vessel proceeds to or through an Area exposed to the risk of Piracy the Owners shall have the liberty:
- (i) to take reasonable preventative measures to protect the Vessel, crew and cargo including but not limited to re-routing within the Area, proceeding in convoy, using escorts, avoiding day or night navigation, adjusting speed or course, or engaging security personnel and/or deploying equipment on or about the Vessel (including embarkation/disembarkation);
- (ii) to comply with underwriters' requirements under the terms of the Vessel's insurance(s);
- (iii) to comply with all orders, directions, recommendations or advice given by the Government of the Nation under whose flag the Vessel sails, or other Government to whose laws the Owners are subject, or any other Government, body or group (including military authorities) whatsoever acting with the power to compel compliance with their orders or directions; and

**NYPE 2015 TIME CHARTER**

(iv) to comply with the terms of any resolution of the Security Council of the United Nations, the effective orders of any other Supranational body which has the right to issue and give the same, and with national laws aimed at enforcing the same to which the Owners are subject, and to obey the orders and directions of those who are charged with their enforcement;

and the Charterers shall indemnify the Owners for any claims from holders of Bills of Lading or third parties caused by the Vessel proceeding as aforesaid, save to the extent that such claims are covered by additional insurance as provided in Sub-clause (d)(iii).

**(d) Costs**

(i) if the Vessel proceeds to or through an Area where due to risk of Piracy additional costs will be incurred including but not limited to additional personnel and preventative measures to avoid Piracy, such reasonable costs shall be for the Charterers' account. Any time lost waiting for convoys, following recommended routing, timing, or reducing speed or taking measures to minimise risk, shall be for the Charterers' account and the Vessel shall remain on hire;

(ii) if the Owners become liable under the terms of employment to pay to the crew any bonus or additional wages in respect of sailing into an area which is dangerous in the manner defined by the said terms, then the actual bonus or additional wages paid shall be reimbursed to the Owners by the Charterers;

(iii) if the Vessel proceeds to or through an Area exposed to the risk of Piracy, the Charterers shall reimburse to the Owners any additional premiums required by the Owners' insurers and the costs of any additional insurances that the Owners reasonably require in connection with Piracy risks which may include but not be limited to War Loss of Hire and/or maritime Kidnap and Ransom (K&R); and

(iv) all payments arising under Sub-clause (d) shall be settled within fifteen (15) days of receipt of the Owners' supported invoices or on redelivery, whichever occurs first.

**(e)** If the Vessel is attacked by pirates any time lost shall be for the account of the Charterers and the Vessel shall remain on hire.

**(f)** If the Vessel is seized by pirates the Owners shall keep the Charterers closely informed of the efforts made to have the Vessel released. The Vessel shall remain on hire throughout the seizure and the Charterers' obligations shall remain unaffected, except that hire payments shall cease as of the ninety-first (91st) day after the seizure until release. The Charterers shall pay hire, or if the Vessel has been redelivered, the equivalent of Charter Party hire, for any time lost in making good any damage and deterioration resulting from the seizure. The Charterers shall not be liable for late redelivery under this Charter Party resulting from the seizure of the Vessel.

**(g)** If in compliance with this Clause anything is done or not done, such shall not be deemed a deviation, but shall be considered as due fulfilment of this Charter Party. In the event of a conflict between the provisions of this Clause and any implied or express provision of the Charter Party, this Clause shall prevail.

**40. Taxes**

Charterers are to pay all local, State, National taxes and/or dues assessed on the Vessel or the Owners resulting from the Charterers' orders herein, whether assessed during or after the currency of this Charter Party including any taxes and/or dues on cargo and/or freights and/or sub-freights and/or hire (excluding taxes levied by the country of the flag of the Vessel or the Owners). In the event the Owners/Vessel/her flag state are exempt from any taxes, the Owners shall seek such exemption and filing costs for such exemption, if any, shall be for the Charterers' account and no charge for such taxes shall be assessed to the Charterers.

**NYPE 2015 TIME CHARTER**

**41. Industrial Action**

In the event of the Vessel being delayed or rendered inoperative by strikes, labor stoppages or boycotts or any other difficulties arising from the Vessel's ownership, crew or terms of employment of the crew of the chartered Vessel or any other vessel under the same ownership, operation and control, any time lost is to be considered off-hire. The Owners guarantee that on delivery the minimum terms and conditions of employment of the crew of the Vessel are in accordance with the International Labour Organization Maritime Labour Convention (MLC) 2006, and will remain so throughout the duration of this Charter Party.

**42. Stowaways**

- (a) If stowaways have gained access to the Vessel by means of secreting away in the goods and/or containers or by any other means related to the cargo operation, this shall amount to breach of this Charter Party. The Charterers shall be liable for the consequences of such breach and hold the Owners harmless and keep them indemnified against all claims; costs (including but not limited to victualing costs for stowaways whilst on board and repatriation); losses; and fines or penalties, which may arise and be made against them. The Charterers shall, if required, place the Owners in funds to put up bail or other security. The Vessel shall remain on hire for any time lost as a result of such breach.
- (b) Save for those stowaways referred to in Sub-clause (a), if stowaways have gained access to the Vessel this shall amount to a breach of this Charter Party. The Owners shall be liable for the consequences of such breach and hold the Charterers harmless and keep them indemnified against all claims; costs; losses; and fines or penalties, which may arise and be made against them. The Vessel shall be off-hire for any time lost as a result of such breach.

**43. Smuggling**

- (a) In the event of smuggling by the Master, other Officers and/or ratings, this shall amount to a breach of this Charter Party. The Owners shall be liable for the consequences of such breach and hold the Charterers harmless and keep them indemnified against all claims, costs, losses, and fines and penalties which may arise and be made against them. The Vessel shall be off-hire for any time lost as a result of such breach.
- (b) If unmanifested narcotic drugs and/or any other illegal substances are found secreted in the goods and/or containers or by any other means related to the cargo operation, this shall amount to a breach of this Charter Party. The Charterers shall be liable for the consequences of such breach and hold the Owners, Master, officers and ratings of the Vessel harmless and keep them indemnified against all claims, costs, losses, and fines and penalties which may arise and be made against them individually or jointly. The Charterers shall, if required, place the Owners in funds to put up bail or other security. The Vessel shall remain on hire for any time lost as a result of such breach.

**44. International Safety Management (ISM)**

During the duration of this Charter Party, the Owners shall procure that both the Vessel and "the Company" (as defined by the ISM Code) shall comply with the requirements of the ISM Code. Upon request the Owners shall provide a copy of the relevant Document of Compliance (DOC) and Safety Management Certificate (SMC) to the Charterers. Except as otherwise provided in this Charter Party, loss, damage, expense or delay caused by failure on the part of the Owners or "the Company" to comply with the ISM Code shall be for the Owners' account.

**45. International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)/Maritime Transportation Security Act (MTSA)**

- (a) (i) The Owners shall comply with the requirements of the ISPS and the relevant amendments to Chapter XI of Safety of Life at Sea (SOLAS) (ISPS Code) relating to the Vessel and "the Company" (as defined by the ISPS

**NYPE 2015 TIME CHARTER**

Code). If trading to or from the US or passing through US waters, the Owners shall also comply with the requirements of the MTSA relating to the Vessel and the "Owner" (as defined by the MTSA).

(ii) Upon request the Owners shall provide the Charterers with a copy of the relevant International Ship Security Certificate (ISSC) (or the interim ISSC) and the full style contact details of the Company Security Officer (CSO).

(iii) Loss, damages, expense or delay (excluding consequential loss, damages, expense or delay) caused by failure on the part of the Owners or "the Company"/"Owner" to comply with the requirements of the ISPS Code/MTSA or this Clause shall be for the Owners' account, except as otherwise provided in this Charter Party.

- (b) (i) The Charterers shall provide the Owners and the Master with their full style contact details and, upon request, any other information the Owners require to comply with the ISPS Code/MTSA. Where sub-letting is permitted under the terms of this Charter Party, the Charterers shall ensure that the contact details of all sub-charterers are likewise provided to the Owners and the Master. Furthermore, the Charterers shall ensure that all sub-charter parties they enter into during the period of this Charter Party contain the following provision:

"The Charterers shall provide the Owners with their full style contact details and, where sub-letting is permitted under the terms of the charter party, shall ensure that contact details of all sub-charterers are likewise provided to the Owners"

(ii) Loss, damages, expense or delay (excluding consequential loss, damages, expense or delay) caused by failure on the part of the Charterers to comply with this Clause shall be for the Charterers' account, except as otherwise provided in this Charter Party.

- (c) Notwithstanding anything else contained in this Charter Party all delay, costs or expenses whatsoever arising out of or related to security regulations or measures required by the port facility or any relevant authority in accordance with the ISPS Code/MTSA including, but not limited to, security guards, launch services, vessel escorts, security fees or taxes and inspections, shall be for the Charterers' account, unless such costs or expenses result solely from the negligence of the Owners, Master or crew or the previous trading of the Vessel, the nationality of the crew, crew visas, the Vessel's flag or the identity of the Owners' managers. All measures required by the Owners to comply with the Ship Security Plan shall be for the Owners' account.
- (d) If either party makes any payment which is for the other party's account according to this Clause, the other party shall indemnify the paying party.

**46. Sanctions**

- (a) The Owners shall not be obliged to comply with any orders for the employment of the Vessel in any carriage, trade or on a voyage which, in the reasonable judgement of the Owners, will expose the Vessel, Owners, managers, crew, the Vessel's insurers, or their re-insurers, to any sanction or prohibition imposed by any State, Supranational or International Governmental Organization.
- (b) If the Vessel is already performing an employment to which such sanction or prohibition is subsequently applied, the Owners shall have the right to refuse to proceed with the employment and the Charterers shall be obliged to issue alternative voyage orders within forty-eight (48) hours of receipt of the Owners' notification of their refusal to proceed. If the Charterers do not issue such alternative voyage orders the Owners may discharge any cargo already loaded at any safe port (including the port of loading). The Vessel to remain on hire pending completion of the Charterers' alternative voyage orders or delivery of cargo by the Owners and the Charterers to remain responsible for all additional costs and expenses incurred in connection with such orders/delivery of cargo. If in compliance with this Sub-clause (b) anything is done or not done, such shall not be deemed a deviation.

**NYPE 2015 TIME CHARTER**

- (c) The Charterers shall indemnify the Owners against any and all claims whatsoever brought by the owners of the cargo and/or the holders of Bills of Lading and/or sub-charterers against the Owners by reason of the Owners' compliance with such alternative voyage orders or delivery of the cargo in accordance with Sub-clause (b).
- (d) The Charterers shall procure that this Clause shall be incorporated into all sub-charters issued pursuant to this Charter Party.

**47. BIMCO Designated Entities Clause for Charter Parties**

- (a) The provisions of this clause shall apply in relation to any sanction, prohibition or restriction imposed on any specified persons, entities or bodies including the designation of specified vessels or fleets under United Nations Resolutions or trade or economic sanctions, laws or regulations of the European Union or the United States of America.
- (b) The Owners and the Charterers respectively warrant for themselves (and in the case of any sublet, the Charterers further warrant in respect of any sub-charterers, shippers, receivers, or cargo interests) that at the date of this fixture and throughout the duration of this Charter Party they are not subject to any of the sanctions, prohibitions, restrictions or designation referred to in Sub-clause (a) which prohibit or render unlawful any performance under this Charter Party or any sublet or any Bills of Lading. The Owners further warrant that the nominated vessel, or any substitute, is not a designated vessel.
- (c) If at any time during the performance of this Charter Party either party becomes aware that the other party is in breach of warranty as aforesaid, the party not in breach shall comply with the laws and regulations of any Government to which that party or the Vessel is subject, and follow any orders or directions which may be given by any body acting with powers to compel compliance, including where applicable the Owners' flag State. In the absence of any such orders, directions, laws or regulations, the party not in breach may, in its option, terminate the Charter Party forthwith or, if cargo is on board, direct the Vessel to any safe port of that party's choice and there discharge the cargo or part thereof.
- (d) If, in compliance with the provisions of this Clause, anything is done or is not done, such shall not be deemed a deviation but shall be considered due fulfilment of this Charter Party.
- (e) Notwithstanding anything in this Clause to the contrary, the Owners or the Charterers shall not be required to do anything which constitutes a violation of the laws and regulations of any State to which either of them is subject.
- (f) The Owners or the Charterers shall be liable to indemnify the other party against any and all claims, losses, damage, costs and fines whatsoever suffered by the other party resulting from any breach of warranty as aforesaid.
- (g) The Charterers shall procure that this Clause is incorporated into all sub-charters, contracts of carriage and Bills of Lading issued pursuant to this Charter Party.

**48. BIMCO North American Advance Cargo Notification Clause for Time Charter Parties**

- (a) If the Vessel loads or carries cargo destined for the US or Canada or passing through US or Canadian ports in transit, the Charterers shall comply with the current US Customs regulations (19 CFR 4.7) or the Canada Border Services Agency regulations (Memorandum D3-5-2) or any subsequent amendments thereto and shall undertake the role of carrier for the purposes of such regulations and shall, in their own name, time and expense:
  - (i) have in place a Standard Carrier Alpha Code (SCAC)/Canadian Customs Carrier Code;

**NYPE 2015 TIME CHARTER**

(ii) for US trade, have in place an International Carrier Bond (ICB);

(iii) provide the Owners with a timely confirmation of (i) and (ii) above as appropriate; and

(iv) submit a cargo declaration by Automated Manifest System (AMS) to the US Customs or by ACI Automated Commercial Information (ACI) to the Canadian customs, and provide the Owners at the same time with a copy thereof.

- (b) The Charterers assume liability for and shall indemnify, defend and hold harmless the Owners against any loss and/or damage whatsoever (including consequential loss and/or damage) and/or any expenses, fines, penalties and all other claims of whatsoever nature, including but not limited to legal costs, arising from the Charterers' failure to comply with any of the provisions of Sub-clause (a). Should such failure result in any delay then, notwithstanding any provision in this Charter Party to the contrary, the Vessel shall remain on hire.
- (c) If the Charterers' ICB is used to meet any penalties, duties, taxes or other charges which are solely the responsibility of the Owners, the Owners shall promptly reimburse the Charterers for those amounts.
- (d) The assumption of the role of carrier by the Charterers pursuant to this Clause and for the purpose of the US Customs Regulations (19 CFR 4.7) shall be without prejudice to the identity of carrier under any bill of lading, other contract, law or regulation.

**49. BIMCO U.S. Census Bureau Mandatory Automated Export System (AES) Clause for Time Charter Parties**

(a) If the Vessel loads cargo in any US port or place, the Charterers shall comply with the current US Census Bureau Regulations (15 CFR 30) or any subsequent amendments thereto and shall undertake the role of carrier for the purposes of such regulations and shall, in their own name, time and expense:

(i) have in place a SCAC (Standard Carrier Alpha Code);

(ii) have in place an ICB (International Carrier Bond);

(iii) provide the Owners with a timely confirmation of (i) and (ii) above; and

(iv) submit an export ocean manifest by Automated Export System (AES) to the US Census Bureau and provide the Owners at the same time with a copy thereof.

- (b) The Charterers assume liability for and shall indemnify, defend and hold harmless the Owners against any loss and/or damage whatsoever (including consequential loss and/or damage) and/or any expenses, fines, penalties and all other claims of whatsoever nature, including but not limited to legal costs, arising from the Charterers' failure to comply with any of the provisions of Sub-clause (a). Should such failure result in any delay then, notwithstanding any provision in this Charter Party to the contrary, the Vessel shall remain on hire.
- (c) If the Charterers' ICB is used to meet any penalties, duties, taxes or other charges which are solely the responsibility of the Owners, the Owners shall promptly reimburse the Charterers for those amounts.
- (d) The assumption of the role of carrier by the Charterers pursuant to this Clause and for the purpose of the US Census Bureau Regulations (15 CFR 30) shall be without prejudice to the identity of carrier under any bill of lading, other contract, law or regulation.

**50. BIMCO EU Advance Cargo Declaration Clause for Time Charter Parties 2012**

**NYPE 2015 TIME CHARTER**

- (a) If the Vessel loads cargo in any EU port or place destined for a port or place outside the EU ("Exported") or loads cargo outside the EU destined for an EU port or place or passing through EU ports or places in transit ("Imported"), the Charterers shall, for the purposes of this Clause, comply with the requirements of the EU Advance Cargo Declaration Regulations (the Security Amendment to the Community Customs Code, Regulations 648/2005; 1875/2006; and 312/2009) or any subsequent amendments thereto and shall, in their own name, and in their time and at their expense:

(i) have in place an Economic Operator Registration and Identification (EORI) number;

(ii) provide the Owners with a timely confirmation of (i) above as appropriate; and

(iii) where the cargo is being:

1. Exported: Submit, or arrange for the submission of, a customs declaration for export or, if a customs declaration or a re-export notification is not required, an exit summary declaration; or
2. Imported: Submit, or arrange for the submission of, an entry summary declaration.

Unless otherwise permitted by the relevant customs authorities, such declarations shall be submitted to them electronically.

- (b) The Charterers assume liability for and shall indemnify, defend and hold harmless the Owners against any loss and/or damage and/or any expenses, fines, penalties and all other claims of whatsoever nature, including but not limited to legal costs, arising from the Charterers' failure to comply with any of the provisions of Sub-clause (a). Should such failure result in any delay then, notwithstanding any provision in this Charter Party to the contrary, the Vessel shall remain on hire.

**51. Ballast Water Exchange Regulations**

If ballast water exchanges are required by any coastal state where the vessel is trading, the Owners/Master shall comply with same at the Charterers' time, risk, and expense.

**52. Period Applicable Clauses**

If the minimum period of this Charter Party exceeds five (5) months, the following Sub-clauses shall apply:

- (a) Should the Vessel at the expiry of the described employment period be on a ballast voyage to the place of redelivery or on a laden voyage, reasonably expected to be completed within the employment period when commenced, the Charterers shall have the use of the Vessel on the same conditions and at the same rate or the prevailing market rate, whichever is higher, for any extended time as may be necessary for the completion of the last voyage of the Vessel to the place of redelivery.

(b) Drydocking

The Owners shall have the option to place the Vessel in drydock during the currency of this Charter Party at a convenient time and place, to be mutually agreed upon between the Owners and the Charterers, for bottom cleaning and painting and/or repair as required by class or dictated by circumstances. (See also Clause 19 (Drydocking)).

(c) Off-hire

The Charterers to have the option of adding any time the Vessel is off-hire to the Charter period. Such option shall be declared in writing not less than one (1) month before the expected date of redelivery, or latest one (1) week after the event if such event occurs less than one (1) month before the expected date of redelivery.

**NYPE 2015 TIME CHARTER**

**(d) Charterers' Colors**

The Charterers shall have the privilege of flying their own house flag and painting the Vessel with their own markings. The Vessel shall be repainted in the Owners' colors before termination of the Charter Party. Cost and time of painting, maintaining and repainting those changes effected by the Charterers shall be for the Charterers' account.

**53. Commissions**

A commission of            per cent is payable by the Vessel and the Owners to            on hire earned and paid under this Charter Party, and also upon any continuation or extension of this Charter Party.

An address commission of            per cent on the hire earned shall be deducted by the Charterers on payment of the hire earned under this Charter Party.

**54. Law and Arbitration**

- (a)\* New York.** This Charter Party shall be governed by United States maritime law. Any dispute arising out of or in connection with this Charter Party shall be referred to three persons at New York, one to be appointed by each of the parties hereto, and the third by the two so chosen. The award of the arbitrators or any two of them shall be final, and for the purposes of enforcing any award, judgment may be entered on an award by any court of competent jurisdiction. The proceedings shall be conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators, Inc. (SMA) current at the time this Charter Party was entered into.

In cases where neither the claim nor any counter claim exceeds the sum of US\$ 100,000 (or such other sum as the parties may agree), the arbitration shall be conducted before a sole arbitrator in accordance with the Shortened Arbitration Procedure of the SMA current at the time this Charter Party was entered into. ([www.smany.org](http://www.smany.org)).

- (b)\* London.** This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with English law and any dispute arising out of or in connection with this Charter Party shall be referred to arbitration in London in accordance with the Arbitration Act 1996 or any statutory modification or re-enactment thereof save to the extent necessary to give effect to the provisions of this Clause.

The arbitration shall be conducted in accordance with the London Maritime Arbitrators Association (LMAA) Terms current at the time when the arbitration proceedings are commenced.

The reference shall be to three arbitrators. A party wishing to refer a dispute to arbitration shall appoint its arbitrator and send notice of such appointment in writing to the other party requiring the other party to appoint its own arbitrator within fourteen (14) calendar days of that notice and stating that it will appoint its arbitrator as sole arbitrator unless the other party appoints its own arbitrator and gives notice that it has done so within the fourteen (14) days specified. If the other party does not appoint its own arbitrator and give notice that it has done so within the fourteen (14) days specified, the party referring a dispute to arbitration may, without the requirement of any further prior notice to the other party, appoint its arbitrator as sole arbitrator and shall advise the other party accordingly. The award of a sole arbitrator shall be binding on both parties as if he had been appointed by agreement.

Nothing herein shall prevent the parties agreeing in writing to vary these provisions to provide for the appointment of a sole arbitrator.

In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of US\$ 100,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the LMAA Small Claims Procedure current at the time when the arbitration proceedings are commenced. ([www.lmaa.org.uk](http://www.lmaa.org.uk))

**NYPE 2015 TIME CHARTER**

- (c)\* Singapore. This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with Singapore\*\*/English\*\* law.

Any dispute arising out of or in connection with this Charter Party, including any question regarding its existence, validity or termination shall be referred to and finally resolved by arbitration in Singapore in accordance with the Singapore International Arbitration Act (Chapter 143A) and any statutory modification or re-enactment thereof save to the extent necessary to give effect to the provisions of this Clause.

The arbitration shall be conducted in accordance with the Arbitration Rules of the Singapore Chamber of Maritime Arbitration (SCMA) current at the time when the arbitration proceedings are commenced.

The reference to arbitration of disputes under this clause shall be to three arbitrators. A party wishing to refer a dispute to arbitration shall appoint its arbitrator and send notice of such appointment in writing to the other party requiring the other party to appoint its own arbitrator and give notice that it has done so within fourteen (14) calendar days of that notice and stating that it will appoint its own arbitrator as sole arbitrator unless the other party appoints its own arbitrator and gives notice that it has done so within the fourteen (14) days specified. If the other party does not give notice that it has done so within the fourteen (14) days specified, the party referring a dispute to arbitration may, without the requirement of any further prior notice to the other party, appoint its arbitrator as sole arbitrator and shall advise the other party accordingly. The award of a sole arbitrator shall be binding on both parties as if he had been appointed by agreement.

Nothing herein shall prevent the parties agreeing in writing to vary these provisions to provide for the appointment of a sole arbitrator.

In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of US\$ 150,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted before a single arbitrator in accordance with the SCMA Small Claims Procedure current at the time when the arbitration proceedings are commenced. ([www.scma.org.sg](http://www.scma.org.sg))

- (d)\* This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with the laws of the place mutually agreed by the parties and any dispute arising out of or in connection with this Charter Party shall be referred to arbitration at a mutually agreed place, subject to the procedures applicable there.

\*Sub-clauses (a), (b), (c) and (d) are alternatives; indicate alternative agreed. If alternative (d) agreed also state the place of arbitration. If no alternative agreed and clearly indicated then Sub-clause (a) shall apply by default.

\*\*Singapore and English law are alternatives; if Sub-clause (c) agreed also indicate choice of Singapore or English law. If neither or both are indicated, then English law shall apply by default.

**55. Notices**

All notices, requests and other communications required or permitted by any clause of this Charter Party shall be given in writing and shall be sufficiently given or transmitted if delivered by hand, email, express courier service or registered mail and addressed if to the Owners, to \_\_\_\_\_ or such other address or email address as the Owners may hereafter designate in writing, and if to the Charterers to \_\_\_\_\_ or such other address or email address as the Charterers may hereafter designate in writing. Any such communication shall be deemed to have been given on the date of actual receipt by the party to which it is addressed.

**56. Headings**

The headings in this Charter Party are for identification only and shall not be deemed to be part hereof or be taken into consideration in the interpretation or construction of this Charter Party.

## NYPE 2015 TIME CHARTER

## 57. Singular/Plural

The singular includes the plural and vice-versa as the context admits or requires.

Clauses to , both inclusive, as attached hereto are fully incorporated in this Charter Party.

OWNERS:

CHARTERERS:

---

Name:  
Title:

---

Name:  
Title:

Sample copy

## NYPE 2015 TIME CHARTER

NYPE 2015 APPENDIX A (VESSEL DESCRIPTION)				
<b>GENERAL INFORMATION</b>				
1.1	Vessel's name			
1.2	Type of vessel			
1.3	IMO number			
1.4	Year of build			
1.5	Name of shipyard/where built	/		
1.6	Flag			
1.7	Port of Registry			
1.8	Classification Society			
1.9	Protection & Indemnity Club – full name			
1.10	Hull & Machinery insured value			
1.11	Date and place of last drydock			
1.12	Vessel's Call Sign			
1.13	Vessel's INMARSAT number(s)			
1.14	Vessel's fax number			
1.15	Vessel's email address			
<b>LOADLINE INFORMATION</b>				
2.1	Loadline	Deadweight	Draft	TPC
	Winter			
	Summer			
	Tropical			
	Fresh Water			
	Tropical Fresh Water			
2.2	Constant Excluding Fresh Water			
2.3	Freshwater Capacity			
<b>TONNAGES</b>				
3.1	Gross Tonnage (GT)			
3.2	Net Tonnage (NT)			
3.3	Panama Canal Net Tonnage (PCNT)			
3.4	Suez Canal Tonnage	Gross (SCGT)	Net (SCNT)	
3.5	Lightweight			
<b>DIMENSIONS</b>				
4.1	Number of holds			
4.2	Hold dimensions	1.	2.	3.
		4.	5.	6.
		7.	8.	9.
4.3	Height of holds			
4.4	Number of hatches			
4.5	Manufacturer and type of hatch covers			
4.6	Hatch dimensions	1.	2.	3.
		4.	5.	6.

## NYPE 2015 TIME CHARTER

		7.	8.	9.
4.7	Is vessel strengthened for the carriage of heavy cargoes?			
4.8	If yes, state which holds may be left empty			
4.9	Main deck strength			
4.10	Tanktop strength			
4.11	Strength of hatch covers			
4.12	Cubic grain capacity, by hold	1.	2.	3.
		4.	5.	6.
		7.	8.	9.
4.13	Cubic bale capacity, by hold	1.	2.	3.
		4.	5.	6.
		7.	8.	9.
4.14	Length overall			
4.15	Length between perpendiculars			
4.16	Extreme breadth (beam)			
4.17	Keel to Masthead (KTM)			
4.18	Distance from waterline to top of hatch coamings or hatch covers if side rolling hatches	No. 1 hatch	Midships	Last hatch
	Ballast condition (ballast holds not flooded, basis 50% bunkers)			
	Full ballast condition (ballast holds flooded, basis 50% bunkers)			
	Light condition (basis 50% bunkers)			
	Fully laden condition			
4.19	Vessel's temporary ballast hold(s)			
4.20	Vessel's ballasting time/rate of ballasting			
4.21	Vessel's de-ballasting time/rate of de-ballasting			
4.22	If geared state manufacturer and type			
4.23	Number & location of cranes			
4.24	If vessel has power outlets for grabs – state number and power			
4.25	Maximum outreach of cranes beyond ship's rail			
4.26	Are winches electro-hydraulic?			
4.27	If vessel has grabs on board, state:			
	Type			
	Number/Capacity			
4.28	Are holds CO2 fitted?			
4.29	Are holds vessel fitted with Australian type approved hold ladders?			
4.30	Is vessel fitted for carriage of grain in accordance with Chapter VI of SOLAS 1974 and amendments without requiring bagging, trapping and securing when loading a full cargo (deadweight) of heavy			

## NYPE 2015 TIME CHARTER

	grain in bulk (stowage factor 42 cubic feet) with ends untrimmed?				
4.31	Is vessel logs fitted?				
4.32	If yes, state number, type and height of stanchions on board and which stanchions are collapsible. Also state number and type of sockets on board				
<b>BUNKERS, SPEED AND CONSUMPTION</b>					
5.1	What type/viscosity of fuel is used for main propulsion?				
5.2	Capacity of main engine bunker tanks (excluding un pumpables)				
5.3	Number of bunker tanks				
5.4	What type/viscosity of fuel is used in the generating plant				
	Capacity of auxiliary (aux.) engine(s) bunker tanks (excluding un pumpables)				
	Speed on sea passage	Knots ballast	Knots laden	On tons (main)	On tons (aux.)
	Consumption in Port	Tons (main)		Tons (aux.)	
	Working				
	Idle				
<b>CREW</b>					
6.1	Number of Officers				
6.2	Number of Ratings				
6.3	Name and nationality of Master				
6.4	Nationality of Officers				
6.5	Nationality of Ratings				
<b>CERTIFICATE EXPIRY DATES</b>					
7.1	P&I				
7.2	H&M				
7.3	Class				
7.4	Gear				
7.5	Document of Compliance (DOC)				
7.6	Safety Management Certificate (SMC)				
7.7	International Ship Security Certificate				

Effective 1<sup>st</sup> September 2018

# Contract No.45

Copyright  
THE GRAIN AND FEED TRADE ASSOCIATION

CONTRACT FOR BRAZIL  
CARGOES/PART CARGOES/PARCELS  
IN BULK  
TALE QUALE - CIF/CIFFO/C&F/C&FFO TERMS

\* delete/specify as applicable

Date .....

1 **SELLERS** .....2  
3 **INTERVENING AS BROKERS** .....4  
5 **BUYERS** .....

6 have this day entered into a contract on the following terms and conditions.

7  
8 **1. GOODS** .....9  
10 **2. QUANTITY** ..... 5% more or less in  
11 Sellers' option at contract price. In the event of more than one shipment being made each shipment to be considered a  
12 separate contract, but the margin on the mean quantity sold not to be affected thereby.13  
14 **3. PRICE AND DESTINATION**

15 At the price per tonne of 1,000 kilograms of .....

16  
17 \*cost, insurance and freight .....18  
19 \*cost, insurance and freight free out to .....20  
21 \*cost and freight to .....22  
23 \*cost and freight free out, to .....24  
25 **4. FUTURES**

26 If the price is to be fixed basis CBOT the following shall apply: -

27 (a) Price to be fixed by exchange of futures for the nearest 5,000 bushels of the mean contract quantity, minimum 5  
28 days prior to shipment or minimum 2 days prior to the first notice day of option in question, whichever is earlier. Final  
29 settlement shall be within 2 days after loading.30 (b) For the purpose of conversion, one tonne of 1,000 kilograms equals 36.7454 bushels of wheat, barley, rye or  
31 soyabeans/meal, and 39.37 bushels of maize or sorghum.32 (c) Where the bill of lading quantity differs from the mean contract quantity, further futures to be exchanged  
33 equivalent to the difference in quantity loaded (calculated to the nearest 5,000 bushels) as soon as possible after the  
34 last day of loading, at the then current futures month plus or minus any spread from the futures month used in (a),  
35 calculated on the penultimate day of the expiring futures' month.36 (d) The flat contract price will then be based on the average of all futures exchanged. In the event that the flat price is  
37 not agreed by the time the shipping documents are available, Sellers shall invoice the shipment at the provisional  
38 price established at (a) above and a final invoice shall be presented thereafter.39 (e) All exchanges of futures shall be made within the range of prices prevailing for the relevant futures month on the  
40 day of the exchange.41  
42 **5. BROKERAGE** .....per tonne, to be paid by Sellers on the mean contract quantity, goods lost or  
43 not lost, contract fulfilled or not fulfilled unless such non-fulfilment is due to the cancellation of the contract under the  
44 terms of the Prevention of Shipment Clause. Brokerage shall be due on the day shipping documents are exchanged, or  
45 if the goods are not appropriated then brokerage shall be due on the 30th consecutive day after the last day for  
46 appropriation.

47  
48  
49  
50  
51  
52  
53  
54  
55  
56  
57  
58  
59  
60  
61  
62  
63  
64  
65  
66  
67  
68  
69  
70  
71  
72  
73  
74  
75  
76  
77  
78  
79  
80  
81  
82  
83  
84  
85  
86  
87  
88  
89  
90  
91  
92  
93  
94  
95  
96  
97  
98  
99  
100  
101  
102  
103  
104  
105  
106  
107  
108

## 6. QUALITY

\*Warranted to contain ..... at time and place of discharge.

\*Official ..... certificate of inspection, or certification of inspection of ..... at time and place of loading into the ocean carrying vessel, shall be final as to quality.

Buyers shall not be entitled to reject a tender of a higher grade of the same colour and description.

\*Sample, at time and place of shipment about as per sealed sample marked ..... in possession of .....; the word "about" when referring to quality shall mean the equivalent of 0.50% on contract price.

Difference in quality shall not entitle Buyers to reject except under the award of arbitrator(s) or board of appeal, as the case may be, referred to in the Arbitration Rules specified in the Arbitration Clause.

**Condition.** Shipment shall be made in good condition. Should the goods arrive out of condition, due regard shall be made for the time of the year in which the shipment took place. The fact of the goods so arriving shall not necessarily be sufficient proof of an improper shipment.

## 7. PERIOD OF SHIPMENT

As per bill(s) of lading dated or to be dated.....  
The bill(s) of lading to be dated when the goods are actually on board. Date of the bill(s) of lading shall be accepted as proof of date of shipment in the absence of evidence to the contrary. In any month containing an odd number of days, the middle day shall be accepted as being in both halves of the month.

**8. PORT OF SHIPMENT-** from a port or ports in Brazil.

## 9. SALES BY NAMED VESSELS

For all sales by named vessels, the following shall apply:-

(a) Position of vessel is mutually agreed between Buyers and Sellers;

(b) The word "now" to be inserted between the word "classed" in the Ship's Classification Clause;

(c) Appropriation Clause cancelled if sold "shipped".

## 10. NOMINATION OF VESSEL(S) FOR CONTRACTS CONCLUDED ON C & F / C&FFO TERMS

(a) At a date agreed between the Parties but in any event prior to the commencement of loading, Sellers shall nominate the intended carrying vessel(s) to Buyers.

(b) Sellers are entitled to substitute the nomination(s) provided that the substituting vessel(s) complies with the terms of this clause.

## 11. SHIP'S CLASSIFICATION

Shipment direct or indirect, by first class mechanically self-propelled vessel(s) suitable for the carriage of the contract goods, classed in accordance with the Institute Classification Clause of the International Underwriting Association in force at the time of shipment, excluding tankers and vessels which are either classified in Lloyd's Register or described in Lloyd's Shipping Index as "Ore/Oil" vessels.

## 12. EXTENSION OF SHIPMENT

The contract period for shipment, if such be 31 days or less, shall be extended by an additional period of not more than 8 days, provided that Sellers serve notice claiming extension not later than the next business day following the last day of the originally stipulated period. The notice need not state the number of additional days claimed.

Sellers shall make an allowance to Buyers, to be deducted in the invoice from the contract price, based on the number of days by which the originally stipulated period is exceeded, in accordance with the following scale: -

1 to 4 additional days, 0.50%;

5 or 6 additional days, 1%;

7 or 8 additional days 1.50% of the gross contract price.

If, however, after having served notice to Buyers as above, Sellers fail to make shipment within such 8 days, then the contract shall be deemed to have called for shipment during the originally stipulated period plus 8 days, at contract price less 1.50%, and any settlement for default shall be calculated on that basis. If any allowance becomes due under this clause, the contract price shall be deemed to be the original contract price less the allowance and any other contractual differences shall be settled on the basis of such reduced price

## 13. APPROPRIATION

(a) Notice of appropriation shall state the vessel's name, the presumed weight shipped, and the date or the presumed date of the bill of lading.

- 109 (b) The notice of appropriation shall within 10 consecutive days from the date of the bill(s) of lading be served by or  
 110 on behalf of the Shipper direct on his Buyers or on the Selling Agent or Brokers named in the contract. The Non-  
 111 Business Days Clause shall not apply.
- 112 (c) Notice of appropriation shall, within the period stated in sub-clause (b) be served by or on behalf of subsequent  
 113 Sellers on their Buyers or on the Selling Agent or Brokers named in the contract, but if notice of appropriation is  
 114 received by subsequent Sellers on the last day or after the period stated in sub-clause (b) from the date of the bill of  
 115 lading, their notice of appropriation shall be deemed to be in time if served: -
- 116 (1) On the same calendar day, if received not later than 1600 hours on any business day, or  
 117 (2) Not later than 1600 hours on the next business day, if received after 1600 hours or on a non-business day.
- 118 (d) A notice of appropriation served on a Selling Agent or Brokers named in the contract shall be considered an  
 119 appropriation served on Buyers. A Selling Agent or Brokers receiving a notice of appropriation shall serve like notice  
 120 of appropriation in accordance with the provisions of this clause. Where the Shipper or subsequent Sellers serves the  
 121 notice of appropriation on the Selling Agent, such Selling Agent may serve notice of appropriation either direct to the  
 122 Buyers or to the Brokers.
- 123 (e) The bill of lading date stated in the notice of appropriation shall be for information only and shall not be binding,  
 124 but in fixing the period laid down by this clause for serving notices of appropriation the actual date of the bill of lading  
 125 shall prevail.
- 126 (f) Every notice of appropriation shall be open to correction of any errors occurring in transmission, provided that the  
 127 sender is not responsible for such errors, and for any previous error in transmission which has been repeated in good  
 128 faith.
- 129 (g) Should the vessel arrive before receipt of the appropriation and any extra expenses is incurred thereby, such  
 130 expenses shall be borne by Sellers.
- 131 (h) When a valid notice of appropriation has been received by Buyers, it shall not be withdrawn except with their  
 132 consent.
- 133 (i) In the event of less than 95 tonnes being tendered by any one vessel Buyers shall be entitled to refund of any proved  
 134 extra expenses for sampling, analysis and lighterage incurred thereby at port of discharge.

#### 135 14. PAYMENT

- 136 (a) Payment..... % of invoice amount by cash in  
 137 .....in exchange for and on presentation of shipping documents.  
 138
- 139 (b) Shipping documents - shall consist of - 1. Invoice. 2. Full set(s) of on board Bill(s) of Lading and/or Ship's Delivery  
 140 Order(s) and/or other Delivery Order(s) in negotiable and transferable form. Such other Delivery Order(s) if required  
 141 by Buyers, to be countersigned by the Ship owners, their Agents or a recognised bank. 3. For CIF/CIFFO terms Policy  
 142 (ies) and/or Insurance Certificate(s) and/or Letter(s) of Insurance in the currency of the contract. The Letter(s) of  
 143 Insurance to be certified by a recognised bank if required by Buyers. 4. Other documents as called for under the  
 144 contract. Buyers agree to accept documents containing the Chamber of Shipping War Deviation Clause and/or other  
 145 recognised official War Risk Clause.
- 146 (c) In the event of shipping documents not being available when called for by Buyers, or on arrival of the vessel at  
 147 destination, Sellers shall provide other documents or an indemnity entitling Buyers to obtain delivery of the goods and  
 148 payment shall be made by Buyers in exchange for same, but such payment shall not prejudice Buyers' rights under the  
 149 contract when shipping documents are eventually available.
- 150 (d) Should Sellers fail to present shipping documents or other documents or an indemnity entitling Buyers to take  
 151 delivery, Buyers shall take delivery under an indemnity provided by themselves and shall pay for the other documents  
 152 when presented. Any reasonable extra expenses, including the costs of such indemnity or extra charges incurred by  
 153 reason of the failure of Sellers to provide such documents, shall be borne by Sellers, but such payment shall not  
 154 prejudice Buyers' rights under the contract when shipping documents are eventually available.
- 155 (e) Should shipping documents be presented with an incomplete set of bill(s) of lading or should other shipping  
 156 documents be missing, payment shall be made provided that delivery of such missing documents is guaranteed, such  
 157 guarantee to be countersigned, if required by Buyers, by a recognised bank.
- 158 (f) Costs of collection shall be for account of Sellers, but if Buyers demand presentation only through a bank of their  
 159 choice, in that event any additional collection costs shall be borne by Buyers.
- 160 (g) No obvious clerical error in the documents shall entitle Buyers to reject them or delay payment, but Sellers shall be  
 161 responsible for all loss or expense caused to Buyers by reason of such error and Sellers shall on request furnish an  
 162 approved guarantee in respect thereto.
- 163 (h) **Interest.** If there has been unreasonable delay in any payment, interest appropriate to the currency involved shall be  
 164 charged. If such charge is not mutually agreed, a dispute shall be deemed to exist which shall be settled by arbitration.  
 165 Otherwise interest shall be payable only where specifically provided in the terms of the contract or by an award of  
 166 arbitration. The terms of this clause do not override the parties' contractual obligation under sub-clause (a).

#### 167 15. INSURANCE

- 168 **15.1 For Contracts Concluded on CIF/CIFFO Terms** - Sellers shall provide insurance on terms not less favourable  
 169  
 170

171 than those set out hereunder, and as set out in detail in GAFTA Insurance Terms No.72 viz.:-  
172 (a) Risks Covered: -  
173 Cargo Clauses (WA) with average payable, with 3% franchise or better terms - Section 2 of Form 72  
174 War Clauses (Cargo) - Section 4 of Form 72  
175 Strikes, Riots and Civil Commotions Clauses (Cargo) - Section 5 of Form 72  
176 (b) Insurers - The insurance to be effected with first class underwriters and/or companies who are domiciled or  
177 carrying on business in the United Kingdom or who, for the purpose of any legal proceedings, accept a British domicile  
178 and provide an address for service of process in London, but for whose solvency Sellers shall not be responsible.  
179 (c) Insurable Value - Insured amount to be for not less than 2% over the invoice amount, including freight when  
180 freight is payable on shipment or due in any event, ship and/or cargo lost or not lost, and including the amount of any  
181 War Risk premium payable by Buyers.  
182 (d) Freight Contingency - When freight is payable on arrival or on right and true delivery of the goods and the  
183 insurance does not include the freight, Sellers shall effect insurance upon similar terms, such insurance to attach only  
184 as such freight becomes payable, for the amount of the freight plus 2%, until the termination of the risk as provided in  
185 the above mentioned clauses, and shall undertake that their policies are so worded that in the case of a particular or  
186 general average claim the Buyers shall be put in the same position as if the C.I.F. value plus 2% were insured from the  
187 time of shipment.  
188 (e) Certificates/Policies - Sellers shall give all policies and/or certificates and/or letters of insurance provided for in  
189 this contract, (duly stamped if applicable) for original and increased value (if any) for the value stipulated in (c) above.  
190 In the event of a certificate of insurance being supplied, it is agreed that such certificate shall be exchanged by Sellers  
191 for a policy if and when required and such certificate shall state on its face that it is so exchangeable. If required by  
192 Buyers, letter(s) of insurance shall be guaranteed by a recognised bank, or by any other guarantor who is acceptable  
193 to Buyers.  
194 (f) Total Loss - In the event of total or constructive total loss, or where the amount of the insurance becomes payable  
195 in full, the insured amount in excess of 2% over the invoice amount shall be for Sellers' account and the party in  
196 possession of the policy (ies) shall collect the amount of insurance and shall thereupon settle with the other party on  
197 that basis.  
198 (g) Currency of Claims - Claims to be paid in the currency of the contract.  
199 (h) War and Strike Risks Premiums - Any premium in excess of 0.50% to be for account of Buyers. The rate of such  
200 insurance not to exceed the rate ruling in London at time of shipment or date of vessel's sailing whichever may be  
201 adopted by underwriters. Such excess premium shall be claimed from Buyers, wherever possible, with the Invoice,  
202 but in no case later than the date of vessel's arrival, or not later than 7 consecutive days after the rate has been agreed  
203 with underwriters, whichever may be the later, otherwise such claim shall be void unless, in the opinion of  
204 Arbitrators, the delay is justifiable. Sellers' obligation to provide War Risk Insurance shall be limited to the terms and  
205 conditions in force and generally obtainable in London at time of shipment.  
206 **15.2 For Contracts Concluded on C & F, C&FFO Terms** Buyers shall be responsible for obtaining insurance cover as  
207 per Clause 15.1 above and shall, if required by Sellers, provide evidence to Sellers prior to the commencement of  
208 loading that they have obtained suitable cover. If Buyers refuse or fail to provide evidence Sellers are entitled (but not  
209 obliged) to cover insurance on the same terms at the Buyers' expense.  
210  
211 **16. DUTIES, TAXES, LEVIES, ETC.**  
212 Sellers shall customs clear the goods for export. All export duties, taxes, levies, etc., present or future, in country of origin,  
213 shall be for Sellers' account. All import duties, taxes, levies, etc., present or future, in country of destination, shall be for  
214 Buyers' account.  
215  
216 **17. DISCHARGE**  
217 (a) For CIF/C&F terms discharge shall be as fast as the vessel can deliver in accordance with the custom of the port,  
218 but in the event of shipment being made under liner bills(s) of lading, discharge shall be as fast as the vessel can  
219 deliver in accordance with the terms of the bill(s) of lading. The cost of discharge from hold to ship's rail shall be for  
220 Sellers' account, from ship's rail overboard for Buyers' account.  
221 (b) For C&FFO/CIFFO terms, the cost of discharge shall be for Buyers' account. Discharge shall be at the average rate  
222 of ..... tonnes per Weather Working Day Saturdays, Sundays, Holidays Excepted, Unless Used (WWD SSHEX  
223 UU), in which case actual time used to count. Notice of Readiness (NOR) shall be tendered during ordinary office hours  
224 on arrival Whether in Port or Not, (WIPON) Whether in Berth or Not, (WIBON), Whether in Free Pratique or Not,  
225 (WIFPON), Whether Customs Cleared or Not, (WCCON) and laytime shall commence at 0800 hours on the next  
226 working day. Rate of demurrage/despatch as per charter party. In the event of a time charter, the daily hire rate shall  
227 be taken as the rate of demurrage, half despatch.  
228 (c) If documents are tendered which do not provide for discharging as above or contain contrary stipulations, Sellers  
229 shall be responsible to Buyers for all extra expenses incurred thereby. Discharge by grab(s) shall be permitted unless  
230 specifically excluded at the time of contract. If shipment is effected by lash barge, then the last day of discharge shall  
231 be the day of discharging the last lash barge at the port of destination.  
232

233

234

**18. WEIGHING**

235

236

237

238

239

240

241

242

**19. DEFICIENCY**

243

244

245

246

**20. SAMPLING, ANALYSIS AND CERTIFICATES OF ANALYSIS**

247

248

249

250

251

252

253

**21. PRO RATA**

254

255

256

257

258

259

260

261

262

263

264

265

266

267

268

269

270

271

272

273

274

275

276

277

278

279

280

281

282

283

284

285

286

287

288

289

290

291

292

293

**22. PREVENTION OF SHIPMENT**

294 "Event of Force Majeure" means (a) prohibition of export or other executive or legislative act done by or on behalf of  
 295 the government of the country of origin or of the territory where the port or ports named herein is/are situate,  
 296 restricting export, whether partially or otherwise, or (b) blockade, or (c) acts of terrorism, or (d) hostilities, or (e)  
 297 strike, lockout or combination of workmen, or (f) riot or civil commotion, or (g) breakdown of machinery, or (h) fire,  
 298 or (i) ice, or (j) Act of God, or (k) unforeseeable and unavoidable impediments to transportation or navigation, or (l)  
 299 any other event comprehended in the term "force majeure".  
 300

301 Should Sellers' performance of this contract be prevented, whether partially or otherwise, by an Event of Force  
 302 Majeure, the performance of this contract shall be suspended for the duration of the Event of Force Majeure, provided  
 303 that Sellers shall have served a notice on Buyers within 7 consecutive days of the occurrence or not later than 21  
 304 consecutive days before commencement of the shipment period, whichever is later, with the reasons therefor.  
 305

306 If the Event of Force Majeure continues for 21 consecutive days after the end of the shipment period, then Buyers have  
 307 the option to cancel the unfulfilled part of the contract by serving a notice on Sellers not later than the first business  
 308 day after expiry of the 21 day period.  
 309

310 If this option to cancel is not exercised then the contract shall remain in force for an additional period of 14  
 311 consecutive days, after which, if the Event of Force Majeure has not ceased, any unfulfilled part of the contract shall be  
 312 automatically cancelled.  
 313

314 If the Event of Force Majeure ceases before the contract or any unfulfilled part thereof can be cancelled, Sellers shall  
 315 notify Buyers without delay that the Event of Force Majeure has ceased. Sellers shall be entitled, from the cessation, to  
 316 as much time as was left for shipment under the contract prior to the occurrence of the Event of Force Majeure. If the  
 317 time that was left for shipment under the contract is 14 days or less, a period of 14 consecutive days shall be allowed.  
 318

319 The burden of proof lies upon Sellers and the parties shall have no liability to each other for delay and/or non-  
 320 fulfilment under this clause, provided that Sellers shall have provided to Buyers, if required, satisfactory evidence  
 321 justifying the delay or non-fulfilment.  
 322

### 323 23. CIRCLE

324 Where Sellers re-purchase from their Buyers or from any subsequent Buyer the same goods or part thereof, a circle shall  
 325 be considered to exist as regards the particular goods so re-purchased, and the provisions of the Default Clause shall not  
 326 apply. (For the purpose of this clause the same goods shall mean goods of the same description, from the same country of  
 327 origin, of the same quality, and, where applicable, of the same analysis warranty, for shipment to the same port(s) of  
 328 destination during the same period of shipment). Different currencies shall not invalidate the circle. Subject to the terms  
 329 of the Prevention of Shipment Clause in the contract, if the goods are not appropriated, or, having been appropriated  
 330 documents are not presented, invoices based on the mean contract quantity shall be settled by all Buyers and their Sellers  
 331 in the circle by payment by all Buyers to their Sellers of the excess of the Sellers' invoice amount over the lowest invoice  
 332 amount in the circle. Payment shall be due not later than 15 consecutive days after the last day for appropriation, or,  
 333 should the circle not be ascertained before the expiry of this time, then payment shall be due not later than 15 consecutive  
 334 days after the circle is ascertained.

335 Where the circle includes contracts expressed in different currencies the lowest invoice amount shall be replaced by the  
 336 market price on the first day for contractual shipment and invoices shall be settled between each Buyer and his Seller in  
 337 the circle by payment of the differences between the market price and the relative contract price in currency of the  
 338 contract.

339 All Sellers and Buyers shall give every assistance to ascertain the circle and when a circle shall have been ascertained in  
 340 accordance with this clause same shall be binding on all parties to the circle. As between Buyers and Sellers in the circle,  
 341 the non-presentation of documents by Sellers to their Buyers shall not be considered a breach of contract. Should any  
 342 party in the circle prior to the due date of payment commit any act comprehended in the Insolvency Clause of this  
 343 contract, settlement by all parties in the circle shall be calculated at the closing out price as provided for in the Insolvency  
 344 Clause, which shall be taken as a basis for settlement, instead of the lowest invoice amount in the circle. In this event  
 345 respective Buyers shall make payment to their Sellers or respective Sellers shall make payment to their Buyers of the  
 346 difference between the closing out price and the contract price.  
 347

### 348 24. NOTICES

349 All Notices required to be served on the parties pursuant to this contract shall be rapidly served in legible form.  
 350 Methods of rapid communication for the purposes of this clause are defined and mutually recognised as: - either telex,  
 351 or letter if delivered by hand on the date of writing, or telefax, or E-mail, or other electronic means, always subject to  
 352 the proviso that if receipt of any notice is contested, the burden of proof of transmission shall be on the sender who  
 353 shall, in the case of a dispute, establish, to the satisfaction of the arbitrator(s) or board of appeal appointed pursuant  
 354 to the Arbitration Clause, that the notice was actually transmitted to the addressee. In case of resales/repurchases all  
 355 notices shall be served without delay by sellers on their respective buyers or vice versa, and any notice received after

356 1600 hours on a business day shall be deemed to have been received on the business day following. A notice to the  
357 Brokers or Agent shall be deemed a notice under this contract.

358

#### 359 25. NON-BUSINESS DAYS

360 Saturdays, Sundays and the officially recognised and/or legal holidays of the respective countries and any days, which  
361 GAFTA may declare as non-business days for specific purposes, shall be non-business days. Should the time limit for  
362 doing any act or serving any notice expire on a non-business day, the time so limited shall be extended until the first  
363 business day thereafter. The period of shipment shall not be affected by this clause.

364

#### 365 26. DEFAULT

366 In default of fulfilment of contract by either party, the following provisions shall apply: -

367 (a) The party other than the defaulter shall, at their discretion have the right, after serving notice on the defaulter to sell  
368 or purchase, as the case may be, against the defaulter, and such sale or purchase shall establish the default price.

369 (b) If either party be dissatisfied with such default price or if the right at (a) above is not exercised and damages cannot be  
370 mutually agreed, then the assessment of damages shall be settled by arbitration.

371 (c) The damages payable shall be based on, but not limited to, the difference between the contract price and either the  
372 default price established under (a) above or upon the actual or estimated value of the goods, on the date of default,  
373 established under (b) above.

374 (d) In no case shall damages include loss of profit on any sub-contracts made by the party defaulted against or others  
375 unless the arbitrator(s) or board of appeal, having regard to special circumstances, shall in his/their sole and absolute  
376 discretion think fit.

377 (e) Damages, if any, shall be computed on the quantity appropriated if any but, if no such quantity has been appropriated  
378 then on the mean contract quantity, and any option available to either party shall be deemed to have been exercised  
379 accordingly in favour of the mean contract quantity.

380 (f) Default may be declared by Sellers at any time after expiry of the contract period, and the default date shall then be the  
381 first business day after the date of Sellers' advice to their Buyers. If default has not already been declared then  
382 (notwithstanding the provisions stated in the Appropriation Clause) if notice of appropriation has not been served by the  
383 10th consecutive day after the last day for appropriation laid down in the contract, the Seller shall be deemed to be in  
384 default and the default date shall then be the first business day thereafter.

385

#### 386 27. INSOLVENCY

387 If before the fulfilment of this contract, either party shall suspend payments, notify any of the creditors that he is unable to  
388 meet debts or that he has suspended or that he is about to suspend payments of his debts, convene, call or hold a meeting  
389 of creditors, propose a voluntary arrangement, have an administration order made, have a winding up order made, have a  
390 receiver or manager appointed, convene, call or hold a meeting to go into liquidation (other than for re-construction or  
391 amalgamation) become subject to an Interim Order under Section 252 of the Insolvency Act 1986, or have a Bankruptcy  
392 Petition presented against him (any of which acts being hereinafter called an "Act of Insolvency") then the party  
393 committing such Act of Insolvency shall forthwith serve a notice of the occurrence of such Act of Insolvency on the other  
394 party to the contract and upon proof (by either the other party to the contract or the Receiver, Administrator, Liquidator  
395 or other person representing the party committing the Act of Insolvency) that such notice was thus served within 2  
396 business days of the occurrence of the Act of Insolvency, the contract shall be closed out at the market price ruling on the  
397 business day following the serving of the notice. If such notice has not been served, then the other party, on learning of the  
398 occurrence of the Act of Insolvency, shall have the option of declaring the contract closed out at either the market price on  
399 the first business day after the date when such party first learnt of the occurrence of the Act of Insolvency or at the market  
400 price ruling on the first business day after the date when the Act of Insolvency occurred.

401 In all cases the other party to the contract shall have the option of ascertaining the settlement price on the closing out of  
402 the contract by re-purchase or re-sale, and the difference between the contract price and the re-purchase or re-sale price  
403 shall be the amount payable or receivable under this contract.

404

#### 405 28. DOMICILE

406 This contract shall be deemed to have been made in England and to be performed in England, notwithstanding any  
407 contrary provision, and this contract shall be construed and take effect in accordance with the laws of England. Except  
408 for the purpose of enforcing any award made in pursuance of the Arbitration clause of this contract, the Courts of  
409 England shall have exclusive jurisdiction to determine any application for ancillary relief, (save for obtaining security  
410 only for the claim or counter-claim), the exercise of the powers of the Court in relation to the arbitration proceedings  
411 and any dispute other than a dispute which shall fall within the jurisdiction of arbitrators or board of appeal of the  
412 Association pursuant to the Arbitration Clause of this contract. For the purpose of any legal proceedings each party  
413 shall be deemed to be ordinarily resident or carrying on business at the offices of The Grain and Feed Trade  
414 Association, (GAFTA), England, and any party residing or carrying on business in Scotland shall be held to have  
415 prorogated jurisdiction against himself to the English Courts or if in Northern Ireland to have submitted to the  
416 jurisdiction and to be bound by the decision of the English Courts. The service of proceedings upon any such party by  
417 leaving the same at the offices of The Grain and Feed Trade Association, together with the posting of a copy of such

418 proceedings to his address outside England, shall be deemed good service, any rule of law or equity to the contrary  
 419 notwithstanding.

420

421 **29. ARBITRATION**

422 (a) Any and all disputes arising out of or under this contract or any claim regarding the interpretation or execution of  
 423 this contract shall be determined by arbitration in accordance with the GAFTA Arbitration Rules, No 125, in the  
 424 edition current at the date of this contract; such Rules are incorporated into and form part of this Contract and both  
 425 parties hereto shall be deemed to be fully cognisant of and to have expressly agreed to the application of such Rules.

426 (b) Neither party hereto, nor any persons claiming under either of them shall bring any action or other legal  
 427 proceedings against the other in respect of any such dispute, or claim until such dispute or claim shall first have been  
 428 heard and determined by the arbitrator(s) or a board of appeal, as the case may be, in accordance with the Arbitration  
 429 Rules and it is expressly agreed and declared that the obtaining of an award from the arbitrator(s) or board of appeal,  
 430 as the case may be, shall be a condition precedent to the right of either party hereto or of any persons claiming under  
 431 either of them to bring any action or other legal proceedings against the other of them in respect of any such dispute  
 432 or claim.

433 (c) Nothing contained under this Arbitration Clause shall prevent the parties from seeking to obtain security in  
 434 respect of their claim or counterclaim via legal proceedings in any jurisdiction, provided such legal proceedings shall  
 435 be limited to applying for and/or obtaining security for a claim or counterclaim, it being understood and agreed that  
 436 the substantive merits of any dispute or claim shall be determined solely by arbitration in accordance with the GAFTA  
 437 Arbitration Rules, No 125.

438

439 **30. INTERNATIONAL CONVENTIONS**

440 The following shall not apply to this contract: -

441 (a) The Uniform Law on Sales and the Uniform Law on Formation to which effect is given by the Uniform Laws on  
 442 International Sales Act 1967.

443 (b) The United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods of 1980.

444 (c) The United Nations Convention on Prescription (Limitation) in the International Sale of Goods of 1974 and the  
 445 amending Protocol of 1980.

446 (d) Incoterms.

447 (e) Unless the contract contains any statement expressly to the contrary, a person who is not a party to this contract  
 448 has no right under the Contract (Rights of Third Parties) Act 1999 to enforce any term of it.

Sellers ..... Buyers .....

Printed in England and issued by

**GAFTA**  
**THE GRAIN AND FEED TRADE ASSOCIATION**  
**9 LINCOLN'S INN FIELDS, LONDON WC2A 3BP**

Effective 1<sup>st</sup> April 2012

# Contract No.47

Copyright  
THE GRAIN AND FEED TRADE ASSOCIATION

## CONTRACT FOR THE DELIVERY OF GOODS BY INLAND WATERWAYS CENTRAL AND EASTERN EUROPE IN BULK FOB TERMS

\*delete/specify as applicable

Date .....

- 1 **SELLERS** .....
- 2
- 3 **INTERVENING AS BROKERS** .....
- 4
- 5 **BUYERS** .....
- 6 have this day entered into a contract on the following terms and conditions.
- 7
- 8 **1. GOODS** .....
- 9
- 10 **2. QUANTITY** ..... tonnes of 1000 kilograms, 5% more or less at Buyers' option, at
- 11 contract price. In the event of more than one delivery being made, each delivery shall be considered a separate contract, but
- 12 the margin on the mean quantity sold shall not be affected thereby. Each mark/parcel shall stand as a separate parcel.
- 13
- 14 **3. PRICE** ..... per tonne of 1000 kilograms gross weight.
- 15
- 16 Delivered Free On Board Buyers' Barge(s) in .....
- 17
- 18 **4. BROKERAGE** ..... per tonne, to be paid by Sellers on the mean contract quantity, goods lost or not lost,
- 19 contract fulfilled or not fulfilled unless such non-fulfilment is due to the cancellation of the contract under the terms of the
- 20 Prohibition or Force Majeure Clause. Brokerage shall be due on the day shipping documents are exchanged, or if the goods
- 21 are not appropriated then brokerage shall be due on the 30th consecutive day after the last day for delivery.
- 22
- 23 **5. QUALITY** .....
- 24 Condition. Delivery shall be made in good condition.
- 25
- 26 **6. PERIOD OF DELIVERY**
- 27 Delivery during ..... at Buyers' call.
- 28
- 29 **Nomination of Barge.** Buyers shall serve not less than ..... days' notice of the name and probable readiness date of
- 30 the barge, and the estimated tonnage required. Buyers shall advise Sellers of any delay in arrival of the barge and shall
- 31 serve further notices 5 days, 3 days and 1 day before arrival of the barge. Buyers have the right to substitute the
- 32 nominated barge, provided that the replacement barge is able to load approximately the same quantity and is for
- 33 approximately the same estimated arrival time. The original delivery period and any extension shall not be affected by a
- 34 substitution. Provided the barge is presented at the loading port in readiness to load within the delivery period, Sellers
- 35 shall if necessary complete loading after the delivery period, and carrying charges shall not apply. In case of re-sales a
- 36 provisional notice shall be passed on without delay, where possible, by telephone and confirmed on the same day in
- 37 accordance with the Notices Clause.
- 38 A barge presented for loading must be fit and suitable for the reception and carriage of the goods.
- 39 Should the barge fail to present at the loading place on expiry of the 3 days and 1 day's notices, then Buyers are liable for
- 40 extra storage and/or extra haulage and/or truck detention charges; such damages to be proven if not mutually agreed.
- 41
- 42 In any month containing an odd number of days the middle day shall be accepted as being in both halves of the month, except
- 43 for pricing purposes the middle day shall be considered to be in the first half of the month.
- 44
- 45 **7. LOADING**

- 46 Loading port .....
- 47
- 48 Sellers must declare on ..... days prior to commencement of the delivery period, an accessible and navigable river port.
- 49 Barge(s) to load as per custom of the port unless otherwise agreed. Bill of lading shall be considered proof of delivery in the
- 50 absence of evidence to the contrary.
- 51
- 52 **8. EXTENSION OF DELIVERY**
- 53 The contract period of delivery shall be extended by an additional period of not more than 10 consecutive days, provided that
- 54 Buyers serve notice claiming extension not later than the next business day following the last day of the delivery period. In this
- 55 event Sellers shall carry the goods for Buyers' account and all charges for storage, interest, insurance and other such normal
- 56 carrying expenses shall be for Buyers' account, unless the barge presents in readiness to load within the contractual delivery
- 57 period.
- 58 Any differences in export duties, taxes, levies between those applying during the original delivery period and those applying
- 59 during the period of extension, shall be for the account of Buyers. If required by Buyers, Sellers shall produce evidence of the
- 60 amounts paid. In such cases the Duties, Taxes and Levies Clause shall not apply.
- 61
- 62 **9. FREIGHT DOCUMENT**
- 63 For the purposes of this contract a bill of lading includes a freight letter or bill of lading as is customarily used on the waterway,
- 64 which in the hands of the Receiver would enable the Receiver to take delivery of the goods at the destination.
- 65
- 66 **10. INSURANCE**
- 67 Marine and war risk insurance including strikes, riots, civil commotions and mine risks to be effected by Buyers with first class
- 68 underwriters and/or approved companies. Buyers shall supply Sellers with confirmation thereof at least 5 consecutive days
- 69 prior to expected readiness of barge(s). If Buyers fail to provide such confirmation, Sellers shall have the right to place such
- 70 insurance at Buyers' risk and expense.
- 71
- 72 **11. PAYMENT**
- 73 (a) By cash in .....
- 74
- 75 against the following documents .....
- 76 (b) No obvious clerical error in the documents shall entitle Buyers to reject them or delay payment, but Sellers shall be
- 77 responsible for all loss or expense caused to Buyers by reason of such error, and Sellers shall on request of Buyers furnish an
- 78 approved guarantee in respect thereto.
- 79 (c) Amounts payable under this contract shall be settled without delay. If not so settled, either party may notify the other
- 80 that a dispute has arisen and serve a notice stating his intention to refer the dispute to arbitration in accordance with the
- 81 Arbitration Rules.
- 82 (d) Interest. If there has been unreasonable delay in any payment, interest appropriate to the currency involved shall be
- 83 charged. If such charge is not mutually agreed, a dispute shall be deemed to exist which shall be settled by arbitration.
- 84 Otherwise interest shall be payable only where specifically provided in the terms of the contract or by an award of
- 85 arbitration. The terms of this clause do not override the parties' contractual obligation under sub-clause (a).
- 86
- 87 **12. EXPORT LICENCE**
- 88 EC Export Licence if required, to be obtained by Buyers provided Buyers are an EU member, otherwise to be obtained by
- 89 Sellers. For other countries export licence if required, to be obtained by Sellers.
- 90
- 91 **13. DUTIES, TAXES AND LEVIES ON GOODS**
- 92 Any EC export duties, taxes, levies, and refunds etc present or future in the country of origin, shall be for the account of the
- 93 holder of the Export Licence, otherwise national duties and taxes, present or future shall be for Sellers' account. For other
- 94 countries any duties, taxes, levies, and refunds etc, present or future in the country of origin, shall be for Sellers' account.
- 95
- 96 **14. PROHIBITION**
- 97 In case of prohibition of export, blockade or hostilities or in case of any executive or legislative act done by or on behalf of the
- 98 government of the country of origin of the goods, or of the country from which the goods are to be shipped, restricting export,
- 99 whether partially or otherwise, any such restriction shall be deemed by both parties to apply to this contract and to the extent
- 100 of such total or partial restriction to prevent fulfilment whether by shipment or by any other means whatsoever and to that
- 101 extent this contract or any unfulfilled portion thereof shall be cancelled. Sellers shall advise Buyers without delay with the
- 102 reasons therefor and, if required, Sellers must produce proof to justify the cancellation.
- 103
- 104 **15. FORCE MAJEURE, STRIKES**
- 105 Should the execution of this contract or any unfulfilled portion thereof be prevented by a strike, lockout, riot or civil
- 106 commotion, combination of workmen, breakdown of machinery, or fire, or unforeseeable and unavoidable impediment to
- 107 navigation, or any cause comprehended in the term "Force Majeure", provided that notice has been served by Sellers or
- 108 Buyers, as appropriate, within 7 consecutive days from the occurrence, or not later than 21 days before the

- 109 commencement of the delivery period, whichever is later, the time for delivery shall be extended for a period of 14  
 110 consecutive days. If delivery be delayed for more than 14 consecutive days.
- 111 (a) If notice above was served by Sellers:-  
 112 Buyers shall have the option of cancelling the delayed portion of the contract, such option to be exercised by Buyers serving  
 113 notice to be received by Sellers not later than the first business day after the additional 14 consecutive days. If Buyers do  
 114 not exercise this option, such delayed portion shall be automatically extended for a further period of 14 consecutive days. If  
 115 delivery under this clause be prevented during the further 14 consecutive days extension, the contract shall be considered  
 116 void. Buyers shall have no claim against Sellers for delay or non-delivery under this clause, provided that Sellers shall have  
 117 supplied to Buyers, if required, satisfactory evidence justifying the delay or non-fulfilment.
- 118 (b) If notice mentioned above was served by Buyers:-  
 119 Sellers shall have the option of cancelling the delayed portion of the contract, such option to be exercised by Sellers serving  
 120 notice to be received by Buyers not later than the first business day after the additional 14 consecutive days. If Sellers do  
 121 not exercise this option, such delayed portion shall be automatically extended for a further period of 14 consecutive days. If  
 122 delivery under this clause be prevented during the further 14 consecutive days extension, the contract shall be considered  
 123 void. Sellers shall have no claim against Buyers for delay or non-delivery under this clause, provided that Buyers shall have  
 124 supplied to Sellers, if required, satisfactory evidence justifying the delay or non-fulfilment.
- 125
- 126 **16. ICE**
- 127 (a) If transportation of the goods to the load port, or if loading, or if presentation of the vessel at the loading port is prevented  
 128 by reason of ice, at any time during the last 30 days of the guaranteed delivery period, or at any time during the guaranteed  
 129 delivery period if such be less than 30 days, then either party shall be entitled at the termination of such ice to as much time,  
 130 not exceeding 21 days, for delivery at such port(s) as was left for delivery under the contract prior to when the prevention  
 131 occurred, and in the event of the time left for delivery under the contract being 14 days or less, a minimum extension of 14  
 132 days shall be allowed. In the event of further ice preventing delivery or loading of the goods during the time by which the  
 133 guaranteed time of delivery has been extended by reason of the operation of the provisions of the foregoing paragraph, the  
 134 additional extension shall be limited to the actual duration of such ice.
- 135 (b) Buyers or Sellers, as the case may, be shall serve notice not later than 5 business days after the commencement of ice or 5  
 136 business days after the commencement of the delivery period whichever is later if they intend to claim an extension of time for  
 137 delivery under this clause.
- 138 (c) If required by either party, the other party must provide documentary evidence to establish any claim for extension under  
 139 this clause.
- 140 (d) In the case of non-delivery under the above circumstances the date of default shall be similarly deferred.
- 141
- 142 **17. NOTICES**
- 143 All notices required to be served on the parties pursuant to this contract shall be communicated rapidly in legible form.  
 144 Methods of rapid communication for the purposes of this clause are defined and mutually recognised as: - either telex, or  
 145 letter if delivered by hand on the date of writing, or telefax, or E-mail or other electronic means, always subject to the  
 146 proviso that if receipt of any notice is contested, the burden of proof of transmission shall be on the sender who shall, in  
 147 the case of a dispute, establish, to the satisfaction of the arbitrator(s) or board of appeal appointed pursuant to the  
 148 Arbitration Clause, that the notice was actually transmitted to the addressee. In case of resales/repurchases all notices shall  
 149 be served without delay by sellers on their respective buyers or vice versa, any notice received after 1600 hours on a  
 150 business day shall be deemed to have been received on the business day following. A notice to the Brokers or Agent shall  
 151 be deemed a notice under this contract.
- 152
- 153 **18. NON-BUSINESS DAYS**
- 154 Saturdays, Sundays and the officially recognised and/or legal holidays of the respective countries and any days, which GAFTA  
 155 may declare as non-business days for specific purposes, shall be non-business days. Should the time limit for doing any act or  
 156 serving any notice expire on a non-business day, the time so limited shall be extended until the first business day thereafter.  
 157 The period of delivery shall not be affected by this Clause.
- 158
- 159 **19. WEIGHING**
- 160 Final at time and place of loading, as per GAFTA registered superintendent certificate at Sellers' choice and expense. Buyers  
 161 have the right to attend at loading. The terms and conditions of GAFTA Weighing Rules No.123 are deemed to be  
 162 incorporated into this contract.
- 163
- 164 **20. SAMPLING, ANALYSIS AND CERTIFICATES OF ANALYSIS**
- 165 The terms and conditions of GAFTA Sampling Rules No. 124 are deemed to be incorporated into this contract. Samples shall  
 166 be taken at time and place of loading. The parties shall appoint superintendents, for the purposes of supervision and  
 167 sampling of the goods, from the GAFTA Register of Superintendents. Unless otherwise agreed, analysts shall be appointed  
 168 from the GAFTA Register of Analysts
- 169
- 170 **21. DEFAULT**
- 171 In default of fulfilment of contract by either party, the following provisions shall apply:-

172 (a) The party other than the defaulter shall, at their discretion have the right, after serving notice on the defaulter, to sell or  
 173 purchase, as the case may be, against the defaulter, and such sale or purchase shall establish the default price.  
 174 (b) If either party be dissatisfied with such default price or if the right at (a) above is not exercised and damages cannot be  
 175 mutually agreed, then the assessment of damages shall be settled by arbitration.  
 176 (c) The damages payable shall be based on, but not limited to, the difference between the contract price and either the default  
 177 price established under (a) above or upon the actual or estimated value of the goods on the date of default established under  
 178 (b) above.  
 179 (d) In all cases the damages shall, in addition, include any proven additional expenses which would directly and naturally result  
 180 in the ordinary course of events from the defaulter's breach of contract, but shall in no case include loss of profit on any sub-  
 181 contracts made by the party defaulted against or others unless the arbitrator(s) or board of appeal, having regard to special  
 182 circumstances, shall in his/their sole and absolute discretion think fit.  
 183 (e) Damages, if any, shall be computed on the quantity called for, but if no such quantity has been declared then on the  
 184 mean contract quantity and any option available to either party shall be deemed to have been exercised accordingly in  
 185 favour of the mean contract quantity.

## 187 22. CIRCLE

188 Where Sellers re-purchase from their Buyers or from any subsequent Buyer the same goods or part thereof, a circle shall be  
 189 considered to exist as regards the particular goods so re-purchased, and the provisions of the Default Clause shall not apply.  
 190 (For the purpose of this clause the same goods shall mean goods of the same description, from the same country of origin,  
 191 of the same quality, and, where applicable, of the same analysis warranty, for delivery from the same port(s) of loading  
 192 during the same period of delivery). Different currencies shall not invalidate the circle.

193 Subject to the terms of the Prohibition Clause in the contract, if the circle is established before the goods are delivered, or if  
 194 the goods are not delivered, invoices based on the mean contract quantity, or if the goods have been delivered invoices  
 195 based on the delivered quantity, shall be settled by all Buyers and their Sellers in the circle by payment by all Buyers to their  
 196 Sellers of the excess of the Sellers' invoice amount over the lowest invoice amount in the circle. Payment shall be due not  
 197 later than 15 consecutive days after the last date for delivery, or, should the circle not be ascertained before the expiry of  
 198 this time, then payment shall be due not later than 15 consecutive days after the circle is ascertained.

199 Where the circle includes contracts expressed in different currencies the lowest invoice amount shall be replaced by the  
 200 market price on the first day for contractual delivery and invoices shall be settled between each Buyer and his Seller in the  
 201 circle by payment of the differences between the market price and the relative contract price in the currency of the  
 202 contract.

203 All Sellers and Buyers shall give every assistance to ascertain the circle and when a circle shall have been ascertained in  
 204 accordance with this clause it shall be binding on all parties to the circle. As between Buyers and Sellers in the circle, the  
 205 non-presentation of documents by Sellers to their Buyers shall not be considered a breach of contract. Should any party in the  
 206 circle prior to the due date of payment commit any act comprehended in the Insolvency Clause of this contract, settlement by  
 207 all parties in the circle shall be calculated at the closing out price as provided for in the Insolvency Clause, which shall be taken  
 208 as a basis for settlement, instead of the lowest invoice amount in the circle. In this event respective Buyers shall make payment  
 209 to their Sellers or respective Sellers shall make payment to their Buyers if the difference between the closing out price and the  
 210 contract price.

## 211 23. INSOLVENCY

212 If before the fulfilment of this contract, either party shall suspend payments, notify any of the creditors that he is unable to  
 213 meet debts or that he has suspended or that he is about to suspend payment of his debts, convene, call or hold a meeting of  
 214 creditors, propose a voluntary arrangement, have an administration order made, have a winding up order made, have a  
 215 receiver or manager appointed, convene, call or hold a meeting to go into liquidation (other than for re-construction or  
 216 amalgamation), or have a Bankruptcy Petition presented against him (any of which acts being hereinafter called an "Act of  
 217 Insolvency") then the party committing such Act of Insolvency shall forthwith serve a notice of the occurrence of such Act of  
 218 Insolvency on the other party to the contract and upon proof (by either the other party to the contract or the Receiver,  
 219 Administrator, Liquidator or other person representing the party committing the Act of Insolvency) that such notice was thus  
 220 served within 2 business days of the occurrence of the Act of Insolvency, the contract shall be closed out at the market price  
 221 ruling on the business day following the serving of the notice. If such notice has not been served, then the other party, on  
 222 learning of the occurrence of the Act of Insolvency, shall have the option of declaring the contract closed out at either the  
 223 market price on the first business day after the date when such party first learnt of the occurrence of the Act of Insolvency or at  
 224 the market price ruling on the first business day after the date when the Act of Insolvency occurred.

225 In all cases the other party to the contract shall have the option of ascertaining the settlement price on the closing out of the  
 226 contract by repurchase or re-sale, and the difference between the contract price and the re-purchase or re-sale price shall be  
 227 the amount payable or receivable under this contract.

## 228 24. DOMICILE

229 This contract shall be deemed to have been made in England and to be performed in England, notwithstanding any contrary  
 230 provision, and this contract shall be construed and take effect in accordance with the laws of England. Except for the purpose  
 231 of enforcing any award made in pursuance of the Arbitration clause of this contract, the Courts of England shall have exclusive  
 232 jurisdiction to determine any application for ancillary relief, (save for obtaining security only for the claim or counter-  
 233 claim), the exercise of the powers of the Court in relation to the arbitration proceedings and any dispute other than a dispute  
 234

236 which shall fall within the jurisdiction of arbitrators or board of appeal of the Association pursuant to the Arbitration Clause of  
 237 this contract. For the purpose of any legal proceedings each party shall be deemed to be ordinarily resident or carrying on  
 238 business at the offices of The Grain and Feed Trade Association, England, (GAFTA) and any party residing or carrying on  
 239 business in Scotland shall be held to have prorogated jurisdiction against himself to the English Courts or if in Northern Ireland  
 240 to have submitted to the jurisdiction and to be bound by the decision of the English Courts. The service of proceedings upon  
 241 any such party by leaving the same at the offices of The Grain and Feed Trade Association, together with the posting of a copy  
 242 of such proceedings to his address outside England, shall be deemed good service, any rule of law or equity to the contrary  
 243 notwithstanding.

244  
 245 **25. ARBITRATION**

246 (a) Any and all disputes arising out of or under this contract or any claim regarding the interpretation or execution of this  
 247 contract shall be determined by arbitration in accordance with the GAFTA Arbitration Rules, No 125, in the edition current  
 248 at the date of this contract, such Rules are incorporated into and form part of this Contract and both parties hereto shall be  
 249 deemed to be fully cognisant of and to have expressly agreed to the application of such Rules.

250 (b) Neither party hereto, nor any persons claiming under either of them shall bring any action or other legal proceedings  
 251 against the other in respect of any such dispute, or claim until such dispute or claim shall first have been heard and  
 252 determined by the arbitrator(s) or a board of appeal, as the case may be, in accordance with the Arbitration Rules and it is  
 253 expressly agreed and declared that the obtaining of an award from the arbitrator(s) or board of appeal, as the case may be,  
 254 shall be a condition precedent to the right of either party hereto or of any persons claiming under either of them to bring  
 255 any action or other legal proceedings against the other of them in respect of any such dispute or claim.

256 (c) Nothing contained under this Arbitration Clause shall prevent the parties from seeking to obtain security in respect of  
 257 their claim or counterclaim via legal proceedings in any jurisdiction, provided such legal proceedings shall be limited  
 258 to applying for and/or obtaining security for a claim or counterclaim, it being understood and agreed that the substantive  
 259 merits of any dispute or claim shall be determined solely by arbitration in accordance with the GAFTA Arbitration Rules, No  
 260 125.

261  
 262 **26. INTERNATIONAL CONVENTIONS**

263 The following shall not apply to this contract: -

264 (a) The Uniform Law on Sales and the Uniform Law on Formation to which effect is given by the Uniform Laws on International  
 265 Sales Act 1967.

266 (b) The United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods of 1980.

267 (c) The United Nations Convention on Prescription (Limitation) in the International Sale of Goods of 1974 and amending  
 268 protocol of 1980.

269 (d) Incoterms.

270 (e) Unless the contract contains any statement expressly to the contrary, a person who is not a party to this contract has no  
 271 right under the Contract (Rights of Third Parties) Act 1999 to enforce any term of it.

Sellers..... Buyers.....

Printed in England and issued by

**GAFTA**  
 (THE GRAIN AND FEED TRADE ASSOCIATION)  
 9 LINCOLN'S INN FIELDS, LONDON WC2A 3BP



Effective 1<sup>st</sup> April 2012**Contract No.64**

Copyright  
THE GRAIN AND FEED TRADE ASSOCIATION

**GENERAL CONTRACT FOR GRAIN  
IN BULK  
FOB TERMS**

\* delete/specify as applicable

Date.....

- 1 **SELLERS**.....
- 2
- 3 **INTERVENING AS BROKERS**.....
- 4
- 5 **BUYERS**.....
- 6 have this day entered into a contract on the following terms and conditions.
- 7
- 8 **1. GOODS**.....
- 9
- 10 **2. QUANTITY**.....
- 11 5 % more or less at Buyers' option. In the event of the quantity contracted for being a full and complete cargo and/or cargoes the
- 12 margin of contract quantity shall be 10% more or less, excess or deficiency over 5% shall be settled at the FOB price on date of last bill
- 13 of lading; value shall be fixed by arbitration unless mutually agreed. In the event of more than one delivery being made each delivery
- 14 shall be considered a separate contract, but the margin on the mean quantity sold shall not be affected thereby.
- 15
- 16 **3. PRICE**.....
- 17 \* per tonne of 1000 kilograms }  
18 } gross weight, delivered Free on Board Buyers' Vessel at .....
- 19 \* per ton of 1016 kilograms or 2240 lbs. }  
20 }
- 21 **4. BROKERAGE**.....per tonne, to be paid by Sellers on the mean contract quantity, goods lost or not lost, contract
- 22 fulfilled or not fulfilled unless such non-fulfilment is due to the cancellation of the contract under the terms of the Prohibition
- 23 Clause. Brokerage shall be due on the day shipping documents are exchanged, or if the goods are not delivered then the
- 24 brokerage shall be due on the 30<sup>th</sup> consecutive day after the last day for delivery.
- 25
- 26 **5. QUALITY**
- 27 \*Warranted to contain.....
- 28
- 29 \*Government, Official or Customary Inspector's Certificates issued at time and place of delivery shall be final as to quality. Buyers
- 30 shall not be entitled to reject the delivery of a higher grade of grain of the same colour and description.
- 31
- 32 \*Sample. At time and place of shipment about as per sealed sample marked in the.....
- 33
- 34 possession of .....
- 35 Condition. Delivery shall be made in good condition.
- 36
- 37 **6. PERIOD OF DELIVERY**
- 38 Delivery during..... at Buyers' call.
- 39
- 40 Nomination of Vessel. Buyers shall serve not less than..... consecutive day's notice of the name and
- 41 probable readiness date of the vessel and the estimated tonnage required.
- 42 Buyers have the right to substitute the nominated vessel, but in any event the original delivery period and any extension shall not
- 43 be affected thereby. Provided the vessel is presented at the loading port in readiness to load within the delivery period, Sellers
- 44 shall if necessary complete loading after the delivery period and carrying charges shall not apply. In case of re-sales all notices shall
- 45 be passed on without delay, where possible, by telephone and confirmed on the same day in accordance with the Notices Clause.
- 46
- 47 In any month containing an odd number of days the middle day shall be accepted as being in both halves of the month, except for
- 48 pricing purposes the middle day shall be considered to be in the first half of the month.

- 49  
50 **7. LOADING**  
51 Vessel(s) to be clean and fit to receive the goods and to load in accordance with the custom of the port of loading unless otherwise  
52 stipulated. Bill of lading shall be considered proof of delivery in the absence of evidence to the contrary.  
53
- 54 **8. EXTENSION OF DELIVERY**  
55 The contract period of delivery shall be extended by an additional period of not more than 21 consecutive days, provided that Buyers  
56 serve notice claiming extension not later than the next business day following the last day of the delivery period. In this event Sellers  
57 shall carry the goods for Buyers' account and all charges for storage, interest, insurance and other such normal carrying expenses shall  
58 be for Buyers' account, unless the vessel presents in readiness to load within the contractual delivery period.  
59 Any differences in export duties, taxes, levies etc, between those applying during the original delivery period and those applying during  
60 the period of extension, shall be for the account of Buyers. If required by Buyers, Sellers shall produce evidence of the amounts paid.  
61 In such cases the Duties, Taxes, Levies Clause shall not apply.  
62 Should Buyers fail to present a vessel in readiness to load under the extension period, Sellers shall have the option of declaring Buyers  
63 to be in default, or shall be entitled to demand payment at the contract price plus such charges as stated above, less current FOB  
64 charges, against warehouse warrants and the tender of such warehouse warrants shall be considered complete delivery of the contract  
65 on the part of Sellers.  
66
- 67 **9. ICE** .....
- 68
- 69 **10. SHIP'S CLASSIFICATION.**  
70 Shipment by first class mechanically self-propelled vessel(s) suitable for the carriage of the contract goods, classed in accordance with  
71 the Institute Classification Clause of the International Underwriting Association in force at the time of shipment, excluding tankers and  
72 vessels which are either classified in Lloyd's Register or described in Lloyd's Shipping Index as "Ore/Oil" vessels.  
73
- 74 **11. PAYMENT**  
75 (a) By cash in .....
- 76  
77 against the following documents.....
- 78 (b) No obvious clerical error in the documents shall entitle Buyers to reject them or delay payment, but Sellers shall be responsible for  
79 all loss or expense caused to Buyers by reason of such error and Sellers shall on request of Buyers furnish an approved guarantee in  
80 respect thereto.
- 81 (c) Amounts payable under this contract shall be settled without delay. If not so settled, either party may notify the other that a  
82 dispute has arisen and serve a notice stating his intention to refer the dispute to arbitration in accordance with the Arbitration  
83 Rules.
- 84 (d) Interest. If there has been unreasonable delay in any payment, interest appropriate to the currency involved shall be charged. If  
85 such charge is not mutually agreed, a dispute shall be deemed to exist which shall be settled by arbitration. Otherwise interest shall  
86 be payable only where specifically provided in the terms of the contract or by an award of arbitration. The terms of this clause do  
87 not override the parties' contractual obligation under sub-clause (a).  
88
- 89 **12. DUTIES, TAXES, LEVIES, ETC.**  
90 All export duties, taxes, levies, etc., present or future, in country of origin or of the territory where the port or ports of shipment named  
91 herein is/are situate, shall be for Sellers' account.  
92
- 93 **13. EXPORT LICENCE** - if required, to be obtained by Sellers.  
94
- 95 **14. WEIGHING**  
96 The terms and conditions of GAFTA Weighing Rules No. 123 are deemed to be incorporated into this contract. Final at time and  
97 place of loading, as per GAFTA registered superintendent certificate at Sellers' choice and expense. Buyers have the right to attend  
98 at loading.  
99
- 100 **15. SAMPLING, ANALYSIS AND CERTIFICATES OF ANALYSIS**  
101 The terms and conditions of GAFTA Sampling Rules No.124 are deemed to be incorporated into this contract. Samples shall be  
102 taken at time and place of loading. The parties shall appoint superintendents, for the purposes of supervision and sampling of the  
103 goods, from the GAFTA Register of Superintendents. Unless otherwise agreed, analysts shall be appointed from the GAFTA Register  
104 of Analysts.  
105
- 106 **16. INSURANCE**  
107 Marine and War Risk insurance including strikes, riots, civil commotions and mine risks to be effected by the Buyers with first class  
108 underwriters and/or approved companies. Buyers shall supply Sellers with confirmation thereof at least 5 consecutive days prior to  
109 expected readiness of vessel(s). If Buyers fail to provide such confirmation Sellers shall have the right to place such insurance at Buyers'

- 110 risk and expense.
- 111
- 112 **17. PROHIBITION**
- 113 In case of prohibition of export, blockade or hostilities or in case of any executive or legislative act done by or on behalf of the
- 114 government of the country of origin or of the territory where the port or ports of shipment named herein is/are situate, restricting
- 115 export, whether partially or otherwise, any such restriction shall be deemed by both parties to apply to this contract and to the extent
- 116 of such total or partial restriction to prevent fulfilment whether by shipment or by any other means whatsoever and to that extent this
- 117 contract or any unfulfilled portion thereof shall be cancelled. Sellers shall advise Buyers without delay with the reasons therefor and, if
- 118 required, Sellers must produce proof to justify the cancellation.
- 119
- 120 **18. LOADING STRIKES**
- 121 (a) Should delivery of the goods or any part thereof be prevented at any time during the last 28 days of guaranteed time of delivery, or
- 122 at any time during guaranteed delivery period if such be less than 28 days, by reason of riots, strikes or lock-outs at port(s) of loading or
- 123 elsewhere preventing the forwarding of the goods to such port(s), then Sellers shall be entitled at the termination of such riots, strikes
- 124 or lock-outs to as much time for delivery at such port(s) as was left for delivery under the contract prior to the outbreak of the riots,
- 125 strikes or lock-outs, and in the event of the time left for delivery under the contract being 14 days or less, a minimum extension of 14
- 126 days shall be allowed.
- 127 (b) In the event of further riots, strikes or lock-outs occurring during the time by which the guaranteed period of delivery has been
- 128 extended by reasons of the operation of the provisions in paragraph (a), the additional extension allowed shall be limited to the actual
- 129 duration of such further riots, strikes or lock-outs. In case of non-delivery under the above circumstances and if Sellers have claimed
- 130 extension under paragraph (c), the date of default shall be similarly deferred.
- 131 (c) Sellers shall serve a notice naming the port(s) not later than 5 business days after the commencement of the riots, strikes or lock-
- 132 outs or 5 business days after the commencement of the delivery period, whichever is later, if they intend to claim an extension of time
- 133 for delivery, such notice shall limit the port(s) for delivery after expiry of contract period to those for which an extension is claimed.
- 134 (d) If required by Buyers, Sellers must provide documentary evidence to establish any claim for extension under this clause.
- 135
- 136 **19. NOTICES**
- 137 All notices required to be served on the parties pursuant to this contract shall be communicated rapidly in legible form. Methods of
- 138 rapid communication for the purposes of this clause are defined and mutually recognised as: - either telex, or letter if delivered by hand
- 139 on the date of writing, or telefax, or E-mail, or other electronic means, always subject to the proviso that if receipt of any notice is
- 140 contested, the burden of proof of transmission shall be on the sender who shall, in the case of a dispute, establish, to the satisfaction of
- 141 the arbitrator(s) or board of appeal appointed pursuant to the Arbitration Clause, that the notice was actually transmitted to the
- 142 addressee. In case of resales/repurchases all notices shall be served without delay by sellers on their respective buyers or vice versa,
- 143 and any notice received after 1600 hours on a business day shall be deemed to have been received on the business day following. A
- 144 notice to the Brokers or Agent shall be deemed a notice under this contract.
- 145
- 146 **20. NON-BUSINESS DAYS**
- 147 Saturdays, Sundays and the officially recognised and/or legal holidays of the respective countries and any days, which GAFTA may
- 148 declare as non-business days for specific purposes, shall be non-business days. Should the time limit for doing any act or serving any
- 149 notice expire on a non-business day, the time so limited shall be extended until the first business day thereafter. The period of delivery
- 150 shall not be affected by this clause.
- 151
- 152 **21. DEFAULT**
- 153 In default of fulfilment of contract by either party, the following provisions shall apply: -
- 154 (a) The party other than the defaulter shall, at their discretion have the right, after serving a notice on the defaulter, to sell or purchase,
- 155 as the case may be, against the defaulter, and such sale or purchase shall establish the default price.
- 156 (b) If either party be dissatisfied with such default price or if the right at (a) above is not exercised and damages cannot be mutually
- 157 agreed, then the assessment of damages shall be settled by arbitration.
- 158 (c) The damages payable shall be based on, but not limited to, the difference between the contract price and either the default price
- 159 established under (a) above or upon the actual or estimated value of the goods, on the date of default, established under (b) above.
- 160 (d) In all cases the damages shall, in addition, include any proven additional expenses which would directly and naturally result in the
- 161 ordinary course of events from the defaulter's breach of contract, but in no case shall damages include loss of profit on any
- 162 sub-contracts made by the party defaulted against or others unless the arbitrator(s) or board of appeal, having regard to special
- 163 circumstances, shall in his/their sole and absolute discretion think fit.
- 164 (e) Damages, if any, shall be computed on the quantity called for, but if no such quantity has been declared then on the mean contract
- 165 quantity and any option available to either party shall be deemed to have been exercised accordingly in favour of the mean contract
- 166 quantity.
- 167
- 168 **22. CIRCLE**
- 169 Where Sellers re-purchase from their Buyers or from any subsequent Buyer the same goods or part thereof, a circle shall be
- 170 considered to exist as regards the particular goods so re-purchased, and the provisions of the Default Clause shall not apply. (For

171 the purpose of this clause the same goods shall mean goods of the same description, from the same country of origin, of the same  
172 quality, and, where applicable, of the same analysis warranty, for delivery from the same port(s) of loading during the same period  
173 of delivery). Different currencies shall not invalidate the circle.

174 Subject to the terms of the Prohibition Clause in the contract, if the circle is established before the goods are delivered, or if the  
175 goods are not delivered, invoices based on the mean contract quantity, or if the goods have been delivered invoices based on the  
176 delivered quantity, shall be settled by all Buyers and their Sellers in the circle by payment by all Buyers to their Sellers of the excess  
177 of the Sellers' invoice amount over the lowest invoice amount in the circle. Payment shall be due not later than 15 consecutive  
178 days after the last date for delivery, or, should the circle not be ascertained before the expiry of this time, then payment shall be  
179 due not later than 15 consecutive days after the circle is ascertained.

180 Where the circle includes contracts expressed in different currencies the lowest invoice amount shall be replaced by the market  
181 price on the first day for contractual delivery and invoices shall be settled between each Buyer and his Seller in the circle by  
182 payment of the differences between the market price and the relative contract price in the currency of the contract.

183 All Sellers and Buyers shall give every assistance to ascertain the circle and when a circle shall have been ascertained in accordance  
184 with this clause same shall be binding on all parties to the circle. As between Buyers and Sellers in the circle, the non-presentation of  
185 documents by Sellers to their Buyers shall not be considered a breach of contract.

186 Should any party in the circle prior to the due date of payment commit any act comprehended in the Insolvency Clause of this contract,  
187 settlement by all parties in the circle shall be calculated at the closing out price as provided for in the Insolvency Clause, which shall be  
188 taken as a basis for settlement, instead of the lowest invoice amount in the circle. In this event respective Buyers shall make payment  
189 to their Sellers or respective Sellers shall make payment to their Buyers of the difference between the closing out price and the contract  
190 price.

#### 191 23. INSOLVENCY

192 If before the fulfilment of this contract, either party shall suspend payments, notify any of the creditors that he is unable to meet debts  
193 or that he has suspended or that he is about to suspend payments of his debts, convene, call or hold a meeting of creditors, propose a  
194 voluntary arrangement, have an administration order made, have a winding up order made, have a receiver or manager appointed,  
195 convene, call or hold a meeting to go into liquidation (other than for re-construction or amalgamation) become subject to an Interim  
196 Order under Section 252 of the Insolvency Act 1986, or have a Bankruptcy Petition presented against him (any of which acts being  
197 hereinafter called an "Act of Insolvency") then the party committing such Act of Insolvency shall forthwith serve a notice of the  
198 occurrence of such Act of Insolvency on the other party to the contract and upon proof (by either the other party to the contract or the  
199 Receiver, Administrator, Liquidator or other person representing the party committing the Act of Insolvency) that such notice was  
200 served within 2 business days of the occurrence of the Act of Insolvency, the contract shall be closed out at the market price ruling on  
201 the business day following the serving of the notice. If such notice has not been served, then the other party, on learning of the  
202 occurrence of the Act of Insolvency, shall have the option of declaring the contract closed out at either the market price on the first  
203 business day after the date when such party first learnt of the occurrence of the Act of Insolvency or at the market price ruling on the  
204 first business day after the date when the Act of Insolvency occurred.

205 In all cases the other party to the contract shall have the option of ascertaining the settlement price on the closing out of the contract  
206 by re-purchase or re-sale, and the difference between the contract price and the re-purchase or re-sale price shall be the amount  
207 payable or receivable under this contract.

#### 210 24. DOMICILE

211 This contract shall be deemed to have been made in England and to be performed in England, notwithstanding any contrary  
212 provision, and this contract shall be construed and take effect in accordance with the laws of England. Except for the purpose of  
213 enforcing any award made in pursuance of the Arbitration Clause of this contract, the Courts of England shall have exclusive  
214 jurisdiction to determine any application for ancillary relief, (save for obtaining security only for the claim or counter-claim), the  
215 exercise of the powers of the Court in relation to the arbitration proceedings and any dispute other than a dispute which shall fall  
216 within the jurisdiction of arbitrators or board of appeal of the Association pursuant to the Arbitration Clause of this contract. For  
217 the purpose of any legal proceedings each party shall be deemed to be ordinarily resident or carrying on business at the offices of  
218 The Grain and Feed Trade Association, England, (GAFTA), and any party residing or carrying on business in Scotland shall be held to  
219 have prorogated jurisdiction against himself to the English Courts or if in Northern Ireland to have submitted to the jurisdiction and  
220 to be bound by the decision of the English Courts. The service of proceedings upon any such party by leaving the same at the  
221 offices of The Grain and Feed Trade Association, together with the posting of a copy of such proceedings to his address outside  
222 England, shall be deemed good service, any rule of law or equity to the contrary notwithstanding.

#### 224 25. ARBITRATION

225 (a) Any and all disputes arising out of or under this contract or any claim regarding the interpretation or execution of this contract  
226 shall be determined by arbitration in accordance with the GAFTA Arbitration Rules, No 125, in the edition current at the date of  
227 this contract, such Rules are incorporated into and form part of this Contract and both parties hereto shall be deemed to be fully  
228 cognisant of and to have expressly agreed to the application of such Rules.

229 (b) Neither party hereto, nor any persons claiming under either of them shall bring any action or other legal proceedings against  
230 the other in respect of any such dispute, or claim until such dispute or claim shall first have been heard and determined by the  
231

232 arbitrator(s) or a board of appeal, as the case may be, in accordance with the Arbitration Rules and it is expressly agreed and  
 233 declared that the obtaining of an award from the arbitrator(s) or board of appeal, as the case may be, shall be a condition  
 234 precedent to the right of either party hereto or of any persons claiming under either of them to bring any action or other legal  
 235 proceedings against the other of them in respect of any such dispute or claim.

236 (c) Nothing contained under this Arbitration Clause shall prevent the parties from seeking to obtain security in respect of their  
 237 claim or counterclaim via legal proceedings in any jurisdiction, provided such legal proceedings shall be limited to applying  
 238 for and/or obtaining security for a claim or counterclaim, it being understood and agreed that the substantive merits of any dispute  
 239 or claim shall be determined solely by arbitration in accordance with the GAFTA Arbitration Rules, No 125.

240

241 **26. INTERNATIONAL CONVENTIONS**

242 The following shall not apply to this contract: -

243 (a) The Uniform Law on Sales and the Uniform Law on Formation to which effect is given by the Uniform Laws on International Sales  
 244 Act 1967.

245 (b) The United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods of 1980.

246 (c) The United Nations Convention on Prescription (Limitation) in the International Sale of Goods of 1974 and the amending Protocol of  
 247 1980.

248 (d) Incoterms.

249 (e) Unless the contract contains any statement expressly to the contrary, a person who is not a party to this contract has no  
 250 right under the Contract (Rights of Third Parties) Act 1999 to enforce any term of it.

Sellers ..... Buyers .....

Printed in England and issued by

**GAFTA**  
 (THE GRAIN AND FEED TRADE ASSOCIATION)  
 9 LINCOLN'S INN FIELDS, LONDON WC2A 3BP