

15/01/2010

EDIÇÃO Nº 424 - 2ª QUINZENA DE JANEIRO/2010

## Direito Marítimo, Portuário, Aduaneiro, Logística e Comércio Exterior

Bruno Eduardo Ventriglia Cichello\*



### Responsabilidade do Embarcador por Despesas Geradas no Porto de Descarga

O tema abordado consiste em uma das maiores controvérsias entre embarcadores e transportadores, quando da ocorrência de eventos geradores de despesas no Porto de Descarga (POD) das mercadorias objeto do contrato de transporte.

Notadamente os transportadores têm dedicado maior atenção ao tema, em razão da escassez de unidades de carga (contêineres) para atendimento de seus embarques. Este controle mais estreito procura, via de regra, a rápida devolução dos contêineres, aperfeiçoando-se o *turn over* destes, o que gera maior quantidade de embarque e melhor aproveitamento dos equipamentos.

O presente artigo visa demonstrar a responsabilidade que o *shipper* (embarcador) possui em um contrato de transporte internacional de cargas. Nosso objetivo principal é deixar claro que a responsabilidade do embarcador não se esgota tão-somente com a entrega da unidade de carga para embarque.

A princípio tem-se a idéia que tal responsabilidade está intimamente ligada ao *incoterm* contratado entre exportador e importador. Todavia, procurarei demonstrar que tal presunção não é absoluta.

Justificam-se as alegações com algumas normas básicas contidas no Conhecimento de Transporte emitido pelos embarcadores/transportadores e aceito, ainda que tacitamente, pelo *shipper* por ocasião do fechamento do embarque.

É neste cenário que, com base nos termos e condições do Conhecimento de Embarque, os embarcadores (*shippers*) são instados a arcar com despesas geradas no POD. Tais valores (sobrestadia, armazenagem, destinação, tributos, fretes, outros) podem ser gerados por inércia do agente recebedor ou problemas de origem aduaneira, talvez avarias, enfim, um extenso rol de eventos que, em sua maioria, estão muito distantes do raio de atuação do embarcador.

Nos primórdios da navegação marítima, o hoje chamado Conhecimento de Embarque era tratado por Carta-Partida (do latim *Carta Partita*), sendo o mesmo rasgado de baixo para cima, longitudinalmente, de forma que uma das partes ficava de posse do transportador e a outra, do embarcador. O detentor desta segunda parte, ao apresentá-la no destino ao transportador, estava legitimado a retirar as cargas.

Em razão deste duplo papel atribuído ao embarcador, surgiu a figura do chamado *merchant*, o qual é composto pelo *shipper*, *consignee* e aquele que detenha os conhecimentos originais (ao portador ou endossados para si). Portanto, o entendimento é que o *merchant* é o contratante do transporte marítimo, sendo todos os seus componentes responsáveis solidários por despesas e outros ônus que venham a ser gerados no porto de destino.

Conselho Editorial da coluna Direito Marítimo, Portuário, Aduaneiro, Logística e Comércio Exterior

Os transportadores procuram fazer uso do argumento de que o embarcador é responsável solidário do consignatário, conforme estipula a *Definition Clause* do Conhecimento de Embarque.

A *Definition Clause* conceitua os principais termos utilizados no Conhecimento de Transporte Marítimo. É neste item que temos a definição de transportador, navio, subcontratado, mercadorias, volume, unidade de embarque, *container* e, em especial para nosso estudo, "negociante".

O termo "negociante" inclui o consignatário, o embarcador, o recebedor, o consignante, o dono das mercadorias, o portador legal ou endossado do Conhecimento de Embarque ou qualquer outra pessoa que tenha interesse, presente ou futuro, nas mercadorias, ou ainda pessoa autorizada a atuar em nome de qualquer um dos citados.

Ora, visando salvaguardar seus interesses, o transportador reúne em uma só figura os diversos pólos da relação de transporte internacional. Com este procedimento, para o transportador marítimo, a responsabilidade pelas diversas ocorrências em que poderá resultar a expedição marítima será sempre solidária entre todos os participantes.

Destacam-se algumas cláusulas em específico:

O item 12 (4) do Conhecimento de Transporte, que tomamos como exemplo, preceitua que:

"O Negociante deverá cumprir com todas as normas ou requisitos da Alfândega, do porto e de outras autoridades, devendo arcar com todos os impostos, taxas, multas, despesas ou perdas (inclusive frete de retorno das mercadorias, se devolvidas, ou se transportada coligada posteriormente, a totalidade do frete desde o Porto de Descarga ou Local de Entrega designados neste documento, até o Porto de Descarga ou Local de Entrega alterados) que forem incorridas e/ou sofridas em razão de qualquer falha no cumprimento, ou por qualquer marcação, numeração ou endereçamento das mercadorias de forma ilegal, incorreta e insuficiente, devendo indenizar o Transportador nesse sentido."

Na prática, infere-se que o responsável pelos dados informados no conhecimento é o embarcador. Contudo, se este escusar-se de arcar com os prejuízos, pode o transportador, com base nesta cláusula de seu Conhecimento de Transporte, exigir os prejuízos de qualquer uma das figuras mencionadas na *Definition Clause*.

No Item 9 (2) do mesmo Conhecimento de Transporte evidenciam-se as seguintes condições:

"Se os containers (sic) ou equipamentos do Transportador forem usados pelo Negociante para o transporte coligado (antes ou depois), ou desembalados em instalações do Negociante, ele será responsável pela devolução dos containers vazios, com o seu interior escovado, limpo e isento de odores, ao ponto ou local designado pelo Transportador, por seus funcionários ou agentes, dentro do prazo prescrito na tarifa e/ou determinado pelo Transportador. Caso um container (sic) não venha a ser devolvido no prazo acima citado, o Negociante será responsabilizado por qualquer retenção, sobreestadia, perda ou despesas, que possam advir da falta de devolução".

Compreendendo-se o regramento descrito, não é impossível ao transportador marítimo cobrar do embarcador, no caso de inadimplemento do recebedor/consignatário, despesas de sobreestadia de contêineres originados no Porto de Descarga, uma vez que o embarcador está incluso na figura do "negociante".

Não é impossível também ao transportador marítimo efetuar cobranças por avarias em seus contêineres diretamente da transportadora rodoviária contratada pelo seu consignatário/recebedor.

Ao se interpretar esta cláusula do Conhecimento de Transporte, a *Definition Clause*, fica demonstrado que a responsabilidade cabível ao embarcador não cessa com a simples entrega da unidade de carga no terminal indicado pelo transportador para embarque.

Não são poucos os casos em que no Porto de Descarga a mercadoria é abandonada pelo importador, gerando-lhe prejuízos de difícil avaliação.

Despesas com carga abandonada e conseqüente falta de equipamento para sua atividade-fim, sobreestadias de contêineres não quitadas, fretes quando na modalidade *collect* não pagas.

Conselho Editorial da coluna Direito Marítimo, Portuário, Aduaneiro, Logística e Comércio Exterior

Nesses casos, faculta-se ao transportador marítimo responsabilizar o *shipper* do Conhecimento de Transporte Marítimo pelas despesas. Frise-se que, em 99% dos casos, este é o responsável pelo fechamento do embarque junto ao embarcador/transportador.

Como prevenção, deve o transportador ater-se às cláusulas contratuais existentes e ter cautela na escolha dos seus clientes. Neste ramo, dificilmente se tem a certeza de que a pessoa com a qual se negocia a compra e venda de uma mercadoria arcará com suas responsabilidades.

Como resguardo, o exportador possui meios de realizar uma pesquisa no mercado internacional, consultando exportadores, transportadores, agentes de carga, visando coletar informações sobre a probidade de seu cliente.

Em razão da impossibilidade de localização do consignatário, ou de obter deste os pagamentos em tese devidos, os transportadores procuram ver seus créditos satisfeitos por meio do embarcador, amparando-se nas alegações acima, bem como impingindo-lhe responsabilidade pelas informações prestadas quanto ao consignatário das cargas.

De fato, esta é uma corrente bastante forte, posto que o embarcador, na maioria grande maioria dos embarques, é o ente que dá início, que movimenta a logística do transportador, dando vida ao contrato para transporte de mercadorias.

**Ventriglia Cichello Advocacia**  
**cichello@vc.adv.br**

Bruno Eduardo Ventriglia Cichello é Advogado em Santos (SP). Pós-graduado em Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro pela UniSantos.

#### **Bibliografia**

ARAÚJO, Nádia de. *Contratos Internacionais: autonomia da vontade, Mercosul e Convenções Internacionais*, 3ª ed., Rio de Janeiro, Renovar, 2004.

JR., LAURO GAMA. *Contratos Internacionais à Luz dos Princípios do UNIDROIT 2003: Soft law, Arbitragem e Jurisdição*, Rio de Janeiro, Renovar, 2006.

MURTA, Roberto de Oliveira. *Contratos em Comércio Exterior*. São Paulo, Aduaneiras, 1992.

BIZELLI, João dos Santos e BARBOSA, Ricardo. *Noções Básicas de Importação*, São Paulo, Aduaneiras, 1993.

Conselho Editorial da coluna Direito Marítimo, Portuário, Aduaneiro, Logística e Comércio Exterior