Regras de Haia e Hamburgo não unificaram normas marítimas

As relações marítimas estão sujeitas às adversidades inerentes às relações jurídicas, contudo, a solução das possíveis eventualidades constitui complexa questão a ser profundamente estudada, visto que a resolução de conflitos passa por, ao menos, via de regra, dois Estados diferentes e, assim sendo, envolve regimes jurídicos distintos abordando questões como direito internacional público e privado, convenções internacionais, legislação nacional, entre outros. É uma verdadeira teia jurídica, que precisa ser minuciosamente arquitetada e interpretada, visto que, cada detalhe, por menor que seja, pode representar radical alteração na diretriz norteadora da solução do conflito.

Antes das primeiras tentativas de unificação das regras que norteavam as relações marítimas internacionais para proteger suas frotas, cada estado tomava as medidas que melhor atendesse os interesses de seus navios mercantes, medidas estas que, muitas vezes, estavam inseridas na legislação interna e nos códigos de leis de cada país, atribuindo responsabilidades, estatutando regras de conduta e até mesmo estipulando penalidades. Logo, a navegação tornou-se caótica e de difícil conhecimento das regras e das legislações.

Diante de situação acima exposta, tornou-se indispensável a imediata instauração de regras comuns e uniformes para gerir a navegação. Assim, o Comitê Marítimo Internacional reuniu-se na cidade de Haia com a presença de representantes de diversas nações interessadas nos assuntos marítimos com o objetivo de normatizar as regras do mar, o que culminou nas regras de Haia que, mais tarde, serviu de base para a Convenção de Bruxelas Sobre Certas Regras em Matéria de Conhecimento de Embarque, conhecida como Regras de Haia, de 1924.

As referidas regras, adotadas em 1924, foram alteradas em 1968 e o protocolo que alterou as regras foi intitulado Haia Visby, em alusão ao local onde ocorreu a reunião do Comitê Marítimo Internacional, na Suécia. Com a dita alteração a Convenção ganhou status e força de lei, logicamente para os países signatários. Anteriormente à reunião na cidade de Visby, o conteúdo da Convenção era visto como um simples acordo e somente produziria os efeitos de lei caso o contrato contivesse previsão expressa de cláusula que determinasse a aplicação da Convenção àquele contrato.

As mudanças operadas em Visby não alcançaram a comunidade internacional, visto que a matéria ainda carecia de unidade e regulamentação uniforme, especialmente no que se referia às responsabilidades. Uma vez que o sistema baseado nas Regras de Haia e suas posteriores modificações privilegiava claramente os interesses dos transportadores foram elaboradas em 1978 outras regras marítimas, embora tenham entrado em vigor somente em 1992 e ainda hoje tenham uma aplicação limitada, ocasionaram um aumento ainda maior no processo de fragmentação e dispersão legal. Tal fato tornou a uniformidade na regulamentação do transporte de mercadorias por via marítima algo ainda mais distante.

Assim, com o intuito de ampliar a responsabilidade do transportador e, também, de reunir de em um código toda a matéria que regulasse todas as relações em torno da navegação e do transporte de mercadorias, em 1978, os países membros nas Nações Unidas reuniram-se em Hamburgo, na Alemanha, cujo fruto foi a Convenção das Nações Unidas Sobre Carregamento de Mercadorias Pelo Mar, que ficou conhecida como Regras de Hamburgo.

Apesar de datar de 1978 as Regras de Hamburgo só entraram em vigor em 1992, após a ratificação, aceitação ou adesão de vinte países. Em tempo, nenhuma potência marítima é signatária da Convenção. Os contratos de carregamento de mercadorias pelo mar submetem-se ao conteúdo das Regras de Hamburgo, sendo que, para os efeitos da Convenção, como disposto no texto do documento, carregamento de mercadoria é qualquer contrato em que o transportador, mediante pagamento de frete, obriga-se a carregar mercadorias pelo mar, de um porto a outro.

Ainda de acordo com a Convenção, caso o contrato apresente forma multimodal de transporte, as regras serão aplicadas ao trecho marítimo do contrato. Essa é uma das diferenças das Regras de Hamburgo em relação às Regras de Haia Visby, que dispõe sobre contratos de transporte representados pelo Conhecimento de Embarque (BL). Para as Regras de Hamburgo a existência do BL é indiferente.

As Regras de Hamburgo não são aplicadas à navegação interna, a cabotagem, deixando o comércio costeiro sob a égide do direito marítimo interno e demais ramos do direito aplicáveis a cada caso. Assim, as Regras de Hamburgo são reservadas aos contratos em que são partes ao menos dois países e, por conseguinte, haja dois portos distintos.

Outra diferença considerável entre as duas Convenções reside na delimitação da responsabilidade, para Haia Visby a responsabilidade do transportador abrange de um porto até outro, ou do porto de origem até o porto de destino, alcançando o embarque, o trajeto e o desembarque. Ainda para Haia Visby, o transportador deve receber a mercadoria para que a Convenção produza seus efeitos jurídicos.

Já para Hamburgo, a aplicação das regras da Convenção estendem-se por todo o período em que a mercadoria está sob a responsabilidade do transportador, o que significou um avanço considerável em relação à Haia Visby, que permitia que o transportador se eximisse da responsabilidade de mercadorias fisicamente fora da embarcação.

A diferença mais significativa entre as duas Convenções está na inovação trazida por Hamburgo no que toca à responsabilidade do transportador. A aplicação das Regras no tempo inclui todo o período em que o transportador está na posse da mercadoria.

Hamburgo, ainda, trouxe figuras novas, como a culpa presumida do transportador, além de excluir o rol de excludentes de responsabilidade previstas no artigo 4º das Regras de Haia Visby.

Ainda, as Regras de Haia Visby permitem que as partes contratantes do transporte marítimo pactuem as excludentes de responsabilidade antes do embarque e após o desembarque da mercadoria, ficando sob a responsabilidade do transportador o período abrangido apenas pelo embarque, viagem e desembarque.

As Regras de Haia Visby tratam, também, da necessidade de eficiência e presteza por parte do transportador na prestação do serviço, devendo o navio ter inequívocas condições de navegabilidade, obrigação esta que persiste até o final do contrato, incluindo eventuais escalas previamente programadas. A obrigação de manter as perfeitas condições de navegabilidade, por fim, são de ordem pessoal.

A Convenção de Hamburgo impede a exclusão ou a diminuição de responsabilidades, sendo que estas estão limitadas ao conteúdo da Convenção, que decreta a nulidade de cláusulas que modifiquem o texto das Regras em benefício do transportador. Contudo, é permitido ao transportador ampliar as obrigações e riscos, indo além das previsões da Convenção.

Talvez a grande fragilidade da Convenção de Haia Visby, que fez com que as Regras não tivessem sido abarcadas pela comunidade internacional, tenha sido o grande rol de excludentes de responsabilidade do transportador de mercadorias. Apenas a título de exemplo, a Convenção de Haia Visby, conforme artigo 4º, excluía a responsabilidade do transportador em caso de problemas ocultos na embarcação, o que demonstra a fragilidade das Regras em matéria de responsabilidade.

Já segundo as Regras de Hamburgo, a responsabilidade do transportador tem abordagem diferente, menos protetiva em relação ao transportador e, a título de exemplo, presume, relativamente, a culpa ou a negligência do transportador em caso de dano às cargas. Assim o ônus da prova de inocorrência de culpa ou negligência é do transportador.

Ainda, como já posto, as Regras de Hamburgo ampliaram a responsabilidade do transportador e deletam do texto da Convenção o rol de excludentes em favor do transportador, que imperava na Convenção de Haia Visby.

Ainda em relação à Convenção anterior, Hamburgo aborda a responsabilidade do transportador não somente por perda de qualquer natureza ou dano, mas também em relação a atrasos na entrega da mercadoria transportada. A obrigação de indenizar eventuais prejuízos decorrentes de atrasos na entrega de mercadorias não depende das razões que ocasionaram o atraso. Ambas as Convenções limitam a obrigação de indenizar do transportador.

As Regras de Haia Visby foram ratificadas por países como Bélgica, Canadá, Dinamarca, Equador, Finlândia, França, Grécia, Itália, Japão, Luxemburgo, Noruega, Holanda, Polônia, Espanha, Suécia, Suíça e Inglaterra. Já as Regras de Hamburgo, são aplicadas por Áustria, Barbados, Chile, Egito, Líbano, México, Seychelles, Singapura, Eslovênia, Marrocos e grande parte dos países africanos.

A importância dessas Convenções para exportadores e importadores é grande, já que os Conhecimentos de Embarque, em sua cláusula principal, costumam vincular o contrato à lei do país do transportador o qual poderá ter ratificado uma das Regras analisadas.

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 ao Código Civil que estabelece que, para reger as obrigações, "aplicar-se-á a lei do país em que se constituírem". Portanto, um Conhecimento de Embarque emitido no Brasil estará sempre sujeito à legislação brasileira,

já que a nossa doutrina não admite a autonomia da vontade das partes para escolher a lei aplicável em um contrato. Sendo assim, em Conhecimentos de Embarque emitidos no Brasil, qualquer cláusula que remeta a uma lei estrangeira ou a uma Convenção Internacional não ratificada pelo país não terá validade. No entanto, por outro lado, poderá ser aplicada uma das Convenções Internacionais ou a legislação de um país estrangeiro em Conhecimentos de Embarque firmados fora do país.

Há muitas divergências, não somente entre as duas Convenções estudadas, mas também entre todas as regras marítimas internacionais, visto que, naturalmente, o motor propulsor que rege as relações marítimas comerciais, são os resultados financeiros do setor, que é imensurável.

Portanto, parece que a unificação das regras marítimas internacionais ainda não foi alcançada, principalmente, em função das divergências existentes nas regras já postas e dos gigantescos interesses mercantis e comerciais dos atores, públicos e privados, envolvidos no comércio marítimo.

Date Created

06/10/2009