

**FACULDADE DE DIREITO DE VITÓRIA  
CURSO DE GRADUAÇÃO EM DIREITO**

MARIA CAROLINA CASEIRA GIMENES

**A VALIDADE DA CLÁUSULA COMPROMISSÓRIA  
ARBITRAL NOS CONTRATOS DE *BILL OF LADING***

VITÓRIA  
2018

MARIA CAROLINA CASEIRA GIMENES

**A VALIDADE DA CLÁUSULA COMPROMISSÓRIA  
ARBITRAL NOS CONTRATOS DE *BILL OF LADING***

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao curso de Direito da Faculdade de Direito de Vitória – FDV, como requisito para obtenção do grau de bacharel em Direito.

Orientador: Prof. Dr. Marcelo Fernando Quiroga Obregon

VITÓRIA  
2018

MARIA CAROLINA CASEIRA GIMENES

**A VALIDADE DA CLÁUSULA COMPROMISSÓRIA  
ARBITRAL NOS CONTRATOS DE *BILL OF LADING***

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao curso de Direito da Faculdade de Direito de Vitória – FDV, como requisito para obtenção do grau de bacharel em Direito.

Aprovada em \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2018.

COMISSÃO EXAMINADORA

---

Prof. Dr. Marcelo Fernando Quiroga Obregon  
Faculdade de Direito de Vitória  
Orientador

---

Prof(a)  
Faculdade de Direito de Vitória

---

Prof(a)  
Faculdade de Direito de Vitória

## RESUMO

O estudo objetiva analisar a validade da cláusula compromissória arbitral inserida no conhecimento de embarque, ou, no documento de expressão inglesa *Bill of Lading* (BL) cuja inserção contratual surge da colação costumeira dessa esfera mercantil. No Brasil, é majoritário o entendimento de que a relação entre armador e embarcador é uma relação de consumo, com isso, a Teoria Maximalista se posiciona pela invalidade da cláusula arbitral no BL, por entender esse instrumento como contrato de adesão, e, se tratante de pactuação consumerista, tal cláusula seria abusiva. O transporte marítimo internacional é instrumentalizado pelo tipo que comporta a colação de costumes usual e prática no meio, de modo que as cláusulas-padrão são consolidação da negociação desejável a tal atividade costumeira, em favor de todos os autores que participam da expedição mercantil. Com isso, a eleição da via arbitral, são reflexos das praxes do comércio internacional marítimo, de maneira que, diferente do entendimento majoritário no Brasil, não há favorecimento do armador ou do embarcados com a adoção da cláusula compromissória arbitral. Alguns julgadores, mesmo contrariando a posição majoritária, afastaram a relação consumerista entre as partes contratantes do BL, uma vez que não há vulnerabilidade, atestando que o BL não é contrato de adesão e, por isso, se estampada no conhecimento de embarque, o foro brasileiro é incompetente para processar o litígio, vez que a cláusula arbitral é válida, sendo o Tribunal Arbitral convencionado competente para julgar o ocorrido. Conclui-se que, mesmo que entendam o BL como instrumento de adesão, a cláusula compromissória arbitral é válida, a Lei de Arbitragem dispõe que é possível a inserção de cláusula compromissória em contratos de natureza adesiva.

Palavras-chave: Arbitragem. *Bill of Lading*. Cláusula Compromissória Arbitral. Contrato de Adesão. Validade.

## LISTA DE SIGLAS

BL – *Bill of Lading*

CC – Código Civil

CDC – Código de Defesa do Consumidor

CPC – Código de Processo Civil

STJ – Supremo Tribunal de Justiça

TJSP – Tribunal de Justiça de São Paulo

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO.....</b>	<b>08</b>
<b>1. CLÁUSULA COMPROMISSÓRIA ARBITRAL.....</b>	<b>11</b>
1.1 BREVE INTRODUÇÃO ACERCA DA ARBITRAGEM NO CONTEXTO DO DIREITO BRASILEIRO.....	11
1.2 A EVOLUÇÃO DA CLÁUSULA COMPROMISSÓRIA ARBITRAL.....	12
<b>1.2.1 Cláusula Compromissória Arbitral: conceito e natureza jurídica.....</b>	<b>14</b>
1.2.1.1 Características e Efeitos.....	16
1.3 DA FALTA DE TRATAMENTO LEGISLATIVO À CLÁUSULA ARBITRAL ANTES DA LEI Nº. 9.703/1996.....	17
<b>2. CLÁUSULA COMPROMISSÓRIA NOS CONTRATOS DE ADESÃO.....</b>	<b>20</b>
2.1 BREVE ANÁLISE DO CONTRATO DE ADESÃO.....	20
<b>2.1.1 Conceito.....</b>	<b>21</b>
<b>2.1.2 Algumas características do contrato de adesão.....</b>	<b>21</b>
2.2 VALIDADE DE CLÁUSULA ARBITRAL NOS CONTRATOS DE ADESÃO.....	24
<b>3. BILL OF LADING.....</b>	<b>28</b>
3.1 BREVE CONSIDERAÇÕES ACERCA DO CONHECIMENTO DE EMBARQUE – BILL OF LADING.....	28
<b>3.1.1 Cláusula Paramount.....</b>	<b>31</b>
<b>3.1.2 Cláusula de jurisdição de resolução de litígios ou cláusula de eleição de foro.....</b>	<b>32</b>
<b>3.1.3 Cláusula Compromissória Arbitral.....</b>	<b>32</b>
3.2 ANÁLISE DA NATUREZA JURÍDICA DO BILL OF LADING – INSTRUMENTO DE ADESÃO OU NÃO?.....	33
<b>3.2.1 Falta de negociação das cláusulas.....</b>	<b>35</b>
<b>3.2.2. Desequilíbrio das partes contratantes.....</b>	<b>36</b>
<b>3.2.3 Destinação a uma série indefinida de contratações.....</b>	<b>37</b>

<b>3.2.4 O aderente não ter opção em recusar a proposta em razão da falta de outras opções para contratar.....</b>	<b>37</b>
<b>3.2.5 Especificação do objeto.....</b>	<b>38</b>
<b>3.2.6 Formulário-padrão não caracteriza necessariamente contrato de adesão.....</b>	<b>39</b>
<b>3.2.7 Considerações.....</b>	<b>40</b>
<b>4. A CLÁUSULA COMPROMISSÓRIA ARBITRAL NO <i>BILL OF LADING</i> – VISÃO DO DIREITO BRASILEIRO.....</b>	<b>41</b>
4.1 VISÃO DO DIREITO BRASILEIRO QUANTO À INVALIDADE DA CLÁUSULA COMPROMISSÓRIA ARBITRAL NO BL.....	41
4.2 VISÃO DO DIREITO BRASILEIRO QUANTO À VÁLIDADE DA CLÁUSULA COMPROMISSÓRIA ARBITRAL NO BL – PRECEDENTES.....	44
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>51</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>53</b>

## INTRODUÇÃO

O Direito Marítimo é uma esfera complexa, eis que comporta normas de natureza pública e privada. Essa área do direito tem por finalidade regulamentar minuciosamente o transporte marítimo de coisas e pessoas e, busca envolver todas as peculiaridades a ele inerentes, expondo, pois, regras autônomas do comércio nas vias navegáveis.

Esta área do direito se orienta por normas internas e internacionais, todavia, também se trata de comércio internacional de mercadorias e transporte de cargas. Quando se trata de contratos dessa esfera, depara-se com a necessidade de uniformizar regras internacionais entre os países, os quais se utilizam dessa via de transporte. No tocante aos contratos de transporte marítimo internacionais, é sabido que estes são considerados os mais antigos, e que mesmo com o passar dos séculos não sofreram profundas alterações na sua estrutura.

Nessa senda, é relevante destacar que o contrato de transporte, de acordo com o Código Civil de 2002 (CC/02), citado no art. 730 é: “[...] é aquele em que uma pessoa ou empresa se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um local para outro, pessoas ou coisas animadas ou inanimadas”<sup>1</sup>. A transportadora, seja pessoa física ou jurídica, tem condições de oferecer serviços envolvendo deslocamento de mercadorias ou de pessoas, via aérea, ferroviária, aquaviária ou terrestre, mediante contratos celebrados com os referidos usuários, revestindo-se para a forma comercial e em nome individual ou coletivo. É a empresa de transporte quem toma todas as cautelas necessárias para manter a carga em segurança, entregá-la no prazo estipulado ou previsto, e é quem assume os riscos inerentes ao serviço prestado (AGUIAR, 2018, p.113).

No presente trabalho, trata-se especificamente de o contrato de transporte marítimo, instrumentalizado pelo conhecimento de embarque, que se caracteriza pela terminologia ‘conhecimento marítimo’, ou pela terminologia em inglês *Bill of Lading* (BL). O BL é um instrumento compactuado entre o transportador e embarcador, que declara recebimento da carga a bordo. O BL expressa autonomia da vontade entre

---

<sup>1</sup> Código Civil de 2002. **Lei nº. 10.406, de 10 de janeiro de 2002**. Vade Mecum. São Paulo: Saraiva, 2018, p.217.



as partes em escolher a lei contratual e o foro de eleição, além de especificar outras particularidades, que será mencionado ao longo do trabalho (RAMOS, 2014, p.109).

O BL, no contrato de transporte internacional, é um instrumento que confirma o contrato de transporte entre o transportador e embarcador, e muito se discute se este é ou não contrato de adesão, e, derivado disso, a validade de suas cláusulas, em evidência, a cláusula compromissória arbitral.

A partir disso, depreende-se que a maioria doutrinária e jurisprudencial reconhece que o citado tipo de modalidade contratual do Direito Marítimo se refere a um contrato de adesão, e, por esse motivo, a invalidade das cláusulas compromissórias contidas nele, e tem fundamentações no Código de Defesa do Consumidor (CDC).

Entretanto, de modo recente, o Tribunal de Justiça de São Paulo (TJSP), destoando dos demais tribunais, promoveu decisões referentes ao BL alegando que não possui natureza jurídica de contrato de adesão, e, por esse motivo, a demanda em deslinde deveria ser resolvida por meio da arbitragem prevista no contrato original.

E, tendo em vista essas mudanças, pretende-se, por meio de uma pesquisa dedutiva, feitos com base em análises bibliográficas e julgados, entender acerca da arbitragem como forme de solução de conflitos, a autonomia da cláusula arbitral, bem como, a natureza jurídica do BL, e a validade da cláusula compromissória arbitral nesta modalidade contratual.

Pretende-se com esse trabalho, promover o estudo aprofundado sobre a via arbitral, a cláusula compromissória arbitral, sua presença em contratos de adesão desta modalidade de contrato, para, posteriormente aprofundar os estudos no que tange ao BL, expor acerca das cláusulas constantes neste instrumento, e, depois partir para a análise da natureza jurídica, a fim de verificar se de fato estamos diante de um contrato de adesão ou não, com fito de compreender se a cláusula compromissória é válida ou não, quanto disposta no BL.

A pesquisa pode trazer a possibilidade de atestar o contrato BL como contrato de adesão, mas, ainda sim, entender-se a cláusula compromissória arbitral como válida e aplicável nos casos concretos. Embora, a princípio, visa-se contrapor o

entendimento majoritário e demonstrar a não classificação como adesão nessa modalidade contratual.

Como também, contribuir para os debates sobre a natureza jurídica dos contratos de transportes marítimos internacionais, ou ampliar os entendimentos acerca da arbitragem e da cláusula compromissória arbitral nos contratos-tipo de transporte marítimo e de adesão.

Logo, o debate acadêmico acerca do tema não se tenciona apenas no âmbito de descaracterizar o contrato de BL como adesão e validar a cláusula arbitral, mas, funda-se no argumento de que a ausência de parte vulnerável torna incoerente a aplicação do Código de Processo Civil (CPC) nos deslindes deste contrato, e, ainda, que o afastamento da cláusula compromissória arbitral, dentro dessa esfera do direito, pode resultar em decisões não tão benéficas as partes, eis que demanda critérios peculiares para a análise dos conflitos.

Dessa maneira, não se pretende a todo custo afastar a aplicação do CDC nos contratos de BL, mas, é necessário debater sobre a questão da inexistência de vulnerabilidade entre as partes que figuram nos pólos contratuais.

De tal modo, é necessário aprofundar os estudos acerca dessa modalidade contratual, buscando entender a razão pela aplicação do CDC, o entendimento deste ser contrato de adesão, e da motivação de muitos contratantes para afastar a arbitragem na solução dos conflitos marítimos de transporte de carga.

## 1. A ARBITRAGEM NO DIREITO BRASILEIRO

### 1.2 BREVE INTRODUÇÃO ACERCA DA ARBITRAGEM NO CONTEXTO DO DIREITO BRASILEIRO

De plano, antes de adentrar a análise da cláusula objeto de estudo deste trabalho, se faz necessário realizar uma breve comentário sobre a arbitragem no Brasil. Define-se arbitragem como uma opção para solucionar contestações, e dispõe de previsão legal própria regulamentada na Lei nº. 9.307 de setembro de 1996, que, em seu artigo 1º prevê: “as pessoas capazes de contratar poderão valer-se da arbitragem para dirimir litígios relativos a direitos patrimoniais disponíveis”<sup>2</sup>. Detém força executória diante dos tribunais estatais, cujas partes que estão contratando, desde que capaz, podem escolher um terceiro, designado árbitro, para dirimir conflitos que envolvem os direitos patrimoniais.

Este método é conceituado, no entendimento de Carmona (2009, p.31) como sendo: “[...] mecanismo privado de solução de litígios, através do qual um terceiro, escolhido pelos litigantes, impõe sua decisão, que deverá ser cumprida pelas partes”.

Ainda, na mesma obra, Carmona (2009, p.15) expõe que a arbitragem consiste em:

[...] uma técnica para a solução de controvérsias através da intervenção de uma ou mais pessoas que recebem seus poderes de uma convenção privada, decidindo com base nesta convenção sem intervenção do Estado, sendo a decisão destinada a assumir eficácia de sentença judicial.

Depreende-se, a partir da conceituação de arbitragem, características deste método de solução de conflitos, que, na visão do autor Joaquim de Paiva Muniz (2015, p.21-22), constituem traços distintivos deste instituto. Possui natureza “heterocompositiva,” ou seja, um terceiro estranho a lide decide sobre o conflito e a impõe às partes, portanto, não se trata de método amigável, o qual a desordem pode ser solucionada a partir do acordo entre os litigantes.

Outro ponto, é que a arbitragem é uma maneira que se tem para resolver conflitos no campo privado, e não há interferência de órgãos estatais, é dessemelhante do

---

<sup>2</sup> BRASIL. Lei nº. 9.307, de 23 de setembro de 1996. 2003a. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/L9307.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9307.htm)>. Acesso em: 23 de mai., 2018.

que acontece nos processos judiciais. Ademais, as decisões proferidas pelo árbitro possuem força vinculante, bem como as decisões proferidas pelo Poder Judiciário, ainda que se trate de um procedimento privado.

No ano de 1996, a Lei Federal nº. 9.307, conhecida como Lei de Arbitragem, obteve força e reconhecimento, eis que introduziu importantes modificações que catalisaram o desenvolvimento deste instituto, exemplo disso, foi a normatização da cláusula compromissória, e não a diferencia do compromisso arbitral, permitindo o afastamento da competência do juiz estatal (CARMONA, 2009, p.16), ou seja, concedendo força para instaurar de imediato juízo arbitral.

Igualmente denominada de *pactum de compromitendo* ou de *contrahendo*, na cláusula arbitral, segundo ensina Carmona (2009, p.16) até a implementação da Lei de Arbitragem, não existia preocupação por parte do legislador em discipliná-la. Com isso, o surgimento da Lei Federal nº. 9.307/96, tornou-se possível inovar a legislação referente à arbitragem no ordenamento jurídico brasileiro, propiciando o afastamento da competência do juiz e dando condições de sua aplicabilidade através de duas formas: compromisso arbitral e a cláusula compromissória, esta última a ser analisada no presente trabalho.

O capítulo seguinte explicita a evolução da temática envolvendo a arbitragem por meio da cláusula compromissória após a legislação federal, vindo a ressaltar sua validade.

## 1.2 A EVOLUÇÃO DA CLÁUSULA COMPROMISSÓRIA ARBITRAL NO ORDENAMENTO JURÍDICO PÁTRIO

A doutrina explicita que a arbitragem já se encontrava presente desde a época do Brasil colônia, através das Ordenações Filipinas, e esteve presente até após a República, quando foi disciplinado no Livro III, a temática envolvendo juízes árbitros e dos arbitradores.

A Constituição do Império em 1824 previu a arbitragem como meio alternativo de solução de litígios, tendo em seu artigo 160 o estabelecimento em que as partes

poderiam nomear juízes-árbitros para a solução de litígios cíveis tendo seus desembaraços executadas sem recurso (TAVARES, 2010, p.11).

A Resolução nº. 1.831 e a Lei nº. 108/1837 elucidavam para o ordenamento jurídico pátrio a condição de aplicar os recursos da arbitragem nas causas que envolviam seguro e locação de serviços (FERREIRA; BACELLAR NETO, 2012, p.5). Portanto, se infere que desde as origens legislativas no Brasil, havia a previsão para uso da arbitragem nas resoluções de litígios.

Em 1850, a Convenção Comercial tratou da arbitragem e o regulamento nº 737 elucidaram sobre a diferença entre arbitragem compulsória e a facultativa. Sendo que a compulsória teve sua obrigatoriedade revogada em 1866, pela Lei nº 1350 (TAVARES, 2010, p.12). Em 1898, o Decreto Lei nº 3.048 e em 1939, o CPC e seu sucessor de 1973, disciplinaram sobre o tema (FERREIRA; BACELLAR NETO, 2012, p.5). Nota-se, pois, que houve a disciplina do instituto em várias normas infraconstitucionais, inclusive tratando sobre os tipos de arbitragem, no entanto, não estimulavam sua aplicação.

A primeira Constituição da República de 1895 não fez menção sobre a prática arbitral entre as pessoas privadas; a Constituição de 1934 aceitou a arbitragem colocando à União na condição para legislar envolvendo questões como as regras que disciplinavam o instituto (FERREIRA; BACELLAR NETO, 2012, p.5).

A Constituição de 1937 não elucidou sobre a arbitragem e a de 1946 não fez menção a respeito da arbitragem privada, o mesmo ocorreu com a Carta Magna de 1967 (TAVARES, 2010, p.11). Assim, nestas constituições a arbitragem só era acreditada quando se envolvia em assuntos internacionais que poderiam causar guerras.

A Constituição de 1988 trouxe em seus artigos 4º, § 9º, VII e 114, § 1º o referido instituto (TAVARES, 2010, p.12); ou seja, na Constituição vigente, há previsão referente a tal método de solução de conflito heterocompositivo.

O instituto da arbitragem foi tutelado no Brasil e efetivou-se com o surgimento da Lei nº 9.307/96 – Lei Marco Maciel –, o que permitiu a legitimidade e aplicação do instituto onde existissem conflitos envolvendo assuntos de direitos patrimoniais

(PRADO; GOLDENSTEIN, 2016, p.109). A citada lei permitiu que fosse realizada a dissolução de litígios que não fosse realizada pelo Poder Judiciário, só manteve as causas que visavam garantir o êxito da arbitragem como solução de conflitos através da mediação, de conciliação e pronunciamento dos árbitros em área privada (TAVARES, 2010, p.12).

O Brasil já contemplava alguns tratados que regiam as questões arbitrais. Esses tratados eram o de 1923, conhecido como Protocolo de Genebra, de 1958, denominado Convenção de Nova York de 1958 e a de 1975, que é a Convenção Interamericana sobre Arbitragem Comercial Internacional, doravante Convenção do Panamá (FERREIRA; BACELLAR NETO, 2012, p.5; CARMONA, 2009. p.98).

### **1.2.1 Cláusula Compromissória Arbitral: conceito e natureza jurídica**

A cláusula compromissória arbitral, segundo Muniz (2015, p.82), é um tipo de convenção através da qual, as partes de um contrato tem o compromisso de se submeter à arbitragem, e os litígios são eventualmente contratuais (MUNIZ, 2015, p.82); por sua vez, Sampaio e Glitz (2010, p.10) explicam que a cláusula compromissória arbitral é aquela por meio da qual os contratantes são obrigados a se submeter a eventos litígios, derivada de determinada relação contratual, à arbitragem.

Antes de lançar descrições acerca dos aspectos da cláusula compromissória arbitral, se faz necessário conceituar a terminologia “compromisso” que, por sua vez, cita Pontes de Miranda que: “compromisso é a renúncia ao juízo estatal, à processualidade estatal da relação jurídica entre as partes e a pessoa que tem, em virtude de seu estatuto, a cognição” (Apud SAMPAIO; GLITZ, 2010, p.10).

A definição mencionada por Pontes de Miranda, deve ser analisada com atenção e restrição; até porque, nessa conceituação, o doutrinador cita a renúncia à jurisdição estatal, pois, a cláusula compromissória também afasta, de forma anterior ao evento litígio, vez que contemporânea à contratação (GLITZ, 2010, p.10-11).

Gagliano (2014, p.678) menciona que compromisso é um negócio jurídico no qual, aqueles que estão realizando o pacto, se obrigam a submissão a um litígio que os envolveu, a uma sólida solução para o estabelecimento de uma ou mais obrigações.

O compromisso arbitral encontra-se previsto no artigo 9º da Lei de Arbitragem, sendo esta uma convenção pela qual as partes formam a arbitragem que pode ser judicial ou extrajudicial diante de um conflito. A judicial acontece quando uma das partes contrasta ao pacto arbitral prevista em cláusula compromissória e a extrajudicial se caracteriza quando é lastreada quando há acordo consensual entre as partes contratantes (SAMPAIO; GLITZ, 2010, p.10).

Gagliano (2014, p.678) cita que o compromisso é um negócio jurídico no qual os pactuários são obrigados a se submeter ao litígio, que os envolveu, a uma solução consistente no estabelecimento de uma ou mais obrigações; conceito esse encontrado no art. 851, do CC/02, *in verbis*: “É admitido compromisso, judicial ou extrajudicial, para resolver litígios entre pessoas que podem contratar”<sup>3</sup>.

Segundo determina a Lei de Arbitragem nº. 9.307/96, em seu artigo 4º traz que: “A cláusula compromissória é a convenção através da qual as partes em um contrato comprometem-se a submeter a arbitragem os litígios que possam a vir a surgir, relativamente a tal contrato”<sup>4</sup>. A cláusula compromissória deve, além disso, ser desenvolvida, mesmo que sejam no formato de *pacto adjecto*; e, ao ser comparada a assuntos envolvendo contratos, a cláusula compromissória é de natureza autônoma, mesmo que, mesmo agindo sob forma de nulidade ou outras condições, não envolvem casos de nulidade da cláusula compromissória.

Em diapasão cita Magalhães (1980, p.213) que essa autonomia permite submetê-la à lei diversa do contrato que, por força do princípio da autonomia da vontade, fica permitido a especulação sobre a sua validade intrínseca e independente da lei do local onde foi ajustada a obrigação. Acrescenta Muniz (2015, p.83) que a cláusula compromissória arbitral é de caráter contratual e tem como único requisito formal a forma escrita.

---

<sup>3</sup> Código Civil de 2002. **Lei nº. 10.406, de 10 de janeiro de 2002**. Vade Mecum. São Paulo: Saraiva, 2018, p.214.

<sup>4</sup> BRASIL. **Lei nº. 9.307, de 23 de setembro de 1996**. 2003a. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/L9307.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9307.htm)>. Acesso em: 23 de mai., 2018.

### 1.2.1.1 Características e Efeitos

Antes da existência da Lei de Arbitragem no Brasil era muito comum o entendimento de que a cláusula compromissória era criada apenas como uma obrigação de fazer, estabelecendo-se em um pacto preliminar que, nas palavras de Bevilacqua: “cujo objeto é a realização de um compromisso, em dada emergência” (Apud CARMONA, 2009, p.100).

Ampliou-se o entendimento de que o *pacto de compromittendo* não teria efeito vinculativo, mas ao ser caracterizado como *pactum nudum*, na melhor das hipóteses, o seu descumprimento geraria direito a indenização (CARMONA, 2009, p.100).

Sob vigência do CPC de 1973, a jurisprudência era pacífica em recusar à cláusula compromissória para impedir o acesso à justiça estatal, em consequência, apenas o compromisso se constituía o óbice de regular a formação do processo e a cláusula compromissória não fazia com que as partes pleiteassem seus direitos perante as cortes do Estado (CARMONA, 2009, p.100).

Após a Lei de Arbitragem foi concedida a chance de instaurar a arbitragem independentemente do compromisso arbitral, com isso a cláusula perdeu o caráter de pré-contratual para produzir desde logo, os efeitos próprios (CARMONA, 2009, p.100).

A convenção de arbitragem dispõe de dois efeitos principais: o direito negativo e o positivo. O negativo se caracteriza pela obrigatoriedade do juiz em extinguir o processo, sem resolução do mérito, se uma parte propuser a ação judicial sobre a matéria abrangida por convenção arbitral, salvo se a outra parte não se opuser ao foro judicial (MUNIZ, 2015, p.82).

O efeito positivo é a possibilidade de a parte demandante iniciar diretamente a arbitragem contra a demandada, desde que a cláusula compromissória seja cheia e apresente todos os requisitos legais necessários para a instituição do processo arbitral (MUNIZ, 2015, p.82).



Neste cenário, pois, depreende-se que a norma que tratou especificamente deste instituto, estabeleceu requisitos que tornou célere a instituição da arbitragem.

### 1.3 DA FALTA DE TRATAMENTO LEGISLATIVO À CLÁUSULA ARBITRAL ANTES DA LEI Nº. 9.703/1996

O legislador, no momento da redação da Lei de Arbitragem, se preocupou em disciplinar acerca da cláusula compromissória, trazendo inovações significativas para este pacto. Nesse sentido, interessante, versar brevemente sobre o processo histórico da Arbitragem no Brasil, para compreender a razão que levou o legislador a atribuir ampla eficácia a cláusula arbitral, e transforma-la em objeção processual. (CARMONA, 2009, p.4).

No Direito brasileiro, a arbitragem não é uma alternativa para solucionar controvérsias recente, pelo contrário, já era legalmente reconhecido desde os tempos da colonização portuguesa, com previsão nas Ordenações Filipinas. Posteriormente, a Constituição Imperial de 1824, no artigo 160 do referido diploma, dispôs sobre o instituto da arbitragem, conferindo-lhe a capacidade executória, bem como a impossibilidade de reforma da decisão proferida mediante recurso, aspecto relativamente avançado para a época (BRAGHETTA, 2012, p.34).

Nesse diapasão, a legislação infraconstitucional também versou sobre a matéria, o Código Comercial de 1850, por meio do Regulamento 737/1850, previu a arbitragem compulsória em diversas matérias comerciais. Impende esclarecer que o decreto mencionado, diferenciava a arbitragem facultativa de obrigatória.

No mesmo sentido, Humberto Theodoro Júnior (2007, p.345) versa:

Desde os primeiros tempos de nossa independência política, tem o juízo arbitral encontrado previsão e autorização no direito positivo brasileiro. De início, impunha-se como obrigatória a arbitragem em questões relativas a seguro e locação de serviços. Mais tarde, o Código Comercial obrigou à adoção do juízo arbitral para as controvérsias oriundas de locação mercantil, de relações entre os sócios das sociedades comerciais, e de várias outras fontes. No mesmo ano de 1850, em que se editou o Código Comercial. Surgiu o Reg. n 737, destinado a disciplinar o processo relativo às causas comerciais, e nele também se previa a submissão dos conflitos entre comerciantes à decisão arbitral.

À vista disso, nota-se que o Ordenamento Jurídico do século XIX, aparentava ser mais favorável à arbitragem do que o presente, eis que previa a utilização obrigatória do instituto em algumas situações.

Posteriormente, em 1866, a arbitragem obrigatória foi desprestigiada, tendo sido revogada por meio do artigo 3º da Lei nº. 1.350, deste ano e, ratificada essa revogação pelo artigo 1º do Decreto 3.900 de 1867. Nessa toada, Joaquim de Paiva Muniz (2015, p.25) discorre:

A Lei 1.350/1866 revogou as regras sobre arbitragem compulsória e, junto com o Decreto 3.900/1867, implementou nova regulamentação sobre arbitragem voluntária. O referido decreto mostrou-se especialmente danoso ao desenvolvimento da arbitragem no Brasil, pois introduziu a obrigatoriedade do "compromisso arbitral" para que a arbitragem pudesse ser instituída. Em outras palavras, as partes deveriam celebrar o compromisso após a ocorrência do litígio, caso contrário, o Poder Judiciário seria competente, mesmo se já houvesse cláusula arbitral inserida no contrato no qual a controvérsia se baseasse.

Portanto, a Lei nº. 1.350/1866 junto do Decreto nº. 3.900/1867 colaborou com o processo do desuso do instituto arbitral, bem como, o mencionado decreto tratou pela primeira vez no Brasil da cláusula compromissória como mero compromisso de contratar, não lhe dando condições para exercer força executiva e coercitiva (OSEGUEDA, 2005, p.9).

O Código Civil de 1916, voltou a tratar da matéria da arbitragem, nos artigos 1.037 e 1.048, ratificando o juízo arbitral voluntário, no entanto, tão-somente por via compromisso, sendo que, ignorando a cláusula compromissória, eis que não exibiam qualquer dispositivo a esse respeito (OSEGUEDA, 2005, p.10). Sob esse aspecto, Adriana Braghetta (2012, p.35) comenta:

A disciplina civil teve o condão de desestimular sensivelmente o instituto, já que só previa expressamente o compromisso sem qualquer menção à cláusula compromissória. É muito raro que partes, já em litígio, celebrem compromisso arbitral para resolver a questão surgida, daí o não desenvolvimento do instituto no Brasil em face da impossibilidade da execução específica da cláusula compromissória.

Não obstante, os Códigos de Processo Civil de 1939 e 1973, preservaram o disciplinado em diploma Civil de 1916, sendo que o primeiro dispôs sobre a possibilidade de arbitragem, com a ressalva da existência do compromisso e a necessidade de homologação judicial, nos artigos 1.031 a 1.046, e, este segundo

conservou as características gerais do instituto, atribuindo validade somente a arbitragem proveniente de compromisso arbitral, conforme se observa no disposto nos artigos 1.072 a 1.102.

Essas previsões normativas contribuíram para o desestímulo do desenvolvimento da arbitragem no Brasil, todavia engessavam o método de solução de conflitos, ao passo que negavam eficácia a cláusula compromissória para excluir a jurisdição estatal. A este respeito, Joaquim de Paiva Muniz (2015, p.26) exemplifica como ocorria na prática:

[...] quando surgia a disputa, mesmo se o contrato contivesse cláusula compromissória, raramente as duas partes concordavam em submetê-la à arbitragem pela assinatura do compromisso, pois a parte que se julgava em posição mais fraca tendia a se recusar, para evitar o processo arbitral, muito mais célere que o judicial. Então, restava à outra parte senão submeter a disputa ao Poder Judiciária, mesmo se preferisse a arbitragem.

Ou seja, da forma que a legislação interna previa a Arbitragem, prejudicando, assim, uma das principais vantagens do instituto, qual seja, a celeridade.

Este cenário se modificou com o advento da Lei nº. 9.703/1996, que regulamentou o instituto, propiciando seu renascimento no Brasil, estimulando a adoção desse método de solução de controvérsias. A norma introduziu importantes alterações no que se refere a disposição acerca da cláusula compromissória arbitral.

O legislador, quando da redação da Lei de Arbitragem, se mostrou bastante atencioso em relação á cláusula compromissória. Dito isso, pois, possibilitou a instauração da arbitragem independente de compromisso arbitral, atribuindo eficácia à cláusula, afastando o caráter pré-contratual de compromisso, até então firmado. (CARMONA, 2009, p.100).

Portanto, o advento da Lei nº. 9.703/1996, introduziu inúmeras e importantes modificações no sistema brasileiro, e, em atenção voltada a inovação de atribuir validade a cláusula arbitral, tornando-a instrumento imprescindível para resolução de conflitos por meio me juízo arbitral, eis que objeto deste trabalho.

## **2. CLÁUSULA COMPROMISSÓRIA ARBITRAL NOS CONTRATOS DE ADESÃO**

Em suma, a cláusula arbitral expressa à vontade das partes de terem os litígios decorrentes do contrato firmado submetidos à Arbitragem. Como já visto, a lei 9.307 de 1996 tratou especificamente dessa convenção concedendo a cláusula compromissória maior eficácia, possibilitando, sua imediata execução, remetendo o conflito existente à apreciação do juízo arbitral.

Ademais, a referida legislação também inovou, quando, trouxe em seu artigo 4º, §2º a possibilidade de instituir a cláusula arbitral em contratos de adesão, vez que, tal dispositivo prevê:

Nos contratos de adesão, a cláusula compromissória só terá eficácia se o aderente tomar a iniciativa de instituir a arbitragem ou concordar, expressamente, com a sua instituição, desde que por escrito em documento anexo ou em negrito, com a assinatura ou visto especialmente para essa cláusula'.

Embora a Lei de Arbitragem mencione o contrato de adesão, o diploma nada traz acerca da definição desta figura contratual. Somente dispõe que em casos de contrato de adesão, a cláusula arbitral só será eficaz mediante anuência por escrito do aderente.

Nessa senda, ao passo que o presente capítulo se propõe a analisar a validade da cláusula arbitral em contratos de adesão, mister conceituar tal espécie contratual e suas características, para, a partir daí apurar-se, nesse contexto de contratos de adesão, se a cláusula compromissória é válida ou não. É o que se fará a seguir.

### **2.1 BREVE ANÁLISE DO CONTRATO DE ADESÃO**

De plano, antes de adentrar ao estudo que este capítulo se propõe, necessário se faz conceituar contrato de adesão, e, versar brevemente sobre as características peculiares desta modalidade contratual.

### 2.1.1 Conceito

Segundo Gagliano e Pamplona Filho (2012, p.167), tal modalidade contratual se conceitua, simplesmente como: “[...] um contrato onde um dos pactuantes predetermina, ou seja, impõe, as cláusulas do negócio jurídico”; nas palavras de Orlando Gomes (1972, p.3), o contrato de adesão se define como:

[...] negócio jurídico no qual a participação de um dos sujeitos sucede pela aceitação em bloco de uma série de cláusulas formuladas antecipadamente, de modo geral e abstrato, pela outra parte, para constituir o conteúdo normativo e obrigacional de futuras relações concretas.

Em outra obra, Gomes (2004, p.117), em relação aos contratos de adesão, ensina:

O conceito de contrato de adesão torna-se difícil em razão da controvérsia persistente acerca do seu traço distintivo. Há, pelo menos, seis modos de caracterizá-lo. Distinguir-se-ia, segundo alguns, por ser oferta a uma coletividade, segundo outros, por ser obra exclusiva de uma das partes, por ter regulamentação complexa, porque preponderante a posição de uma das partes, ou não admitir a discussão a proposta, havendo quem o explique como instrumento próprio da prestação dos serviços privados de utilidade pública.

Há, ainda, a definição expressa do contrato de adesão no CDC, em seu artigo 54º:

Contrato de adesão é aquele cujas cláusulas tenham sido aprovadas pela autoridade competente ou estabelecidas unilateralmente pelo fornecedor de produtos ou serviços, sem que o consumidor possa discutir ou modificar substancialmente seu conteúdo.

Tal conceito também pode ser adotado como parâmetro dessa forma de contratar no âmbito das relações civis e empresariais.

### 2.1.2 Algumas características do contrato de adesão

Observa-se, a partir dos conceitos apresentados, mas, em especial, o definido em legislação consumerista, o principal traço característico dos contratos de adesão, qual seja, a falta de negociação entre as cláusulas previstas no contrato, sendo este, pois, pressuposto essencial à configuração de tais contratos.

A este respeito, observa-se que o simples fato de serem utilizadas fórmulas padrão como base para o contrato, não configura, automaticamente, contrato de adesão. Dessa forma, só configurará contrato de adesão se a parte aderente não puder

discutir as cláusulas, e não no simples uso de modelo como base para acordo. Portanto, não é o fato de existir um modelo pronto que será contrato de adesão, e, sim, a possibilidade de negociar as cláusulas.

A partir disso, conclui-se, então, que, se há uma cláusula não negociada, não significa, isoladamente, uma cláusula de adesão, figura inexistente no Direito Brasileiro. Sobre esta característica, Carmen Tiburcio (2010, p.8), conclui:

Assim, se a cláusula compromissória não foi objeto de discussão entre as partes e manteve essencialmente a mesma estrutura constante na proposta, não se pode alegar sua ineficácia sob o fundamento de que se trata de contrato de adesão. Isso porque a cláusula não foi alterada, mas poderia tê-lo sido. De qualquer maneira, para que não reste dúvida alguma, é preciso percorrer as demais características dessa espécie contratual.

Ou seja, entende-se que o contrato de adesão como o qual uma das partes estipula todas as cláusulas e que a outra adere sem modificá-las. Com efeito, o contrato de adesão se caracteriza pela ausência de participação de uma das partes na estipulação das cláusulas contratuais, de forma que a parte inativa simplesmente a elas adere.

Ato seguinte, se é imprescindível a fala de negociação entre as partes, tem-se, também, a exigência de os contratantes estejam em nível de desigualdade, fato qual impossibilite uma negociação contratual equilibrada. Nesse sentido, a autora Renata Mandelbaum (1996, p.146) dispõe que o contrato de adesão:

[...] pressupõe a existência de um poder econômico desigual, que atua em favor de uma das partes, possibilitando assim o estabelecimento de cláusula abusivas. Podemos resumir, [...] como elemento constante dos contratos de adesão, a existência de uma parte contratante economicamente superior à outra.

Outrossim, impende salientar que, ainda que as empresas contratantes poderios econômicos distintos, pelo histórico de negociações é possível comprovar que o desequilíbrio não é argumento eficaz para afastar a possibilidade de ajustar cláusulas, portanto, descaracteriza o contrato de adesão (TIBURCIO, 2010, p.10).

Em seguida, outra característica peculiar dessa modalidade contratual é que tais contratos não são endereçados a um particular determinado, e sim a uma coletividade indeterminada. Sobre isto, Orlando Gomes (1972, p.3-4) diz:

Um dos sujeitos redige-as as cláusulas antecipadamente para sua utilização nas eventuais relações jurídicas que travará com pessoas indeterminadas. O esquema é, normalmente, a obra exclusiva de uma das partes dos contratos seriados.

Desta forma, as cláusulas pré-existentes nos contratos de adesão se destinam “ à sua ligação futura nas relações com a coletividade indeterminada, sem qualquer ligação com uma relação jurídica concreta” (ETCHVERRY, 1997, p.56).

Outro ponto, está na impossibilidade do aderente em recusar a proposta objeto de contrato, pois, em regra, nos contratos de adesão a necessidade de contratar e a falta de opções de produto e serviço por parte do adquirente. À vista disso, a doutrina dispõe que:

Para haver contrato de adesão no exato sentido da expressão, não basta que a relação jurídica se forme sem prévia discussão, aderindo uma das partes à vontade da outra. Muitos contratos se estipulam desse modo sem que devam ter essa qualificação. (...) O que caracteriza o contrato de adesão propriamente dito é a circunstância de que aquele a quem é proposto não pode deixar de contratar, porque tem necessidade de satisfazer a um interesse que, por outro modo, não pode ser atendido. (...) É pressuposto, pois, do contrato de adesão o monopólio de fato, ou de direito, de uma das partes que elimina a concorrência para realizar o negócio jurídico. Se a situação não se configura desse modo, poderá haver contrato por adesão, jamais contrato de adesão (GOMES, 2000, p.119-120).

A este respeito, conclui Carmen Tiburcio (2010, p.13) que:

[...] deve-se no caso concreto, verificar se a empresa supostamente hipossuficiente era obrigada a contratar a outra, (...) se a empresa apresentar genuíno interesse em contratar, aceitando convite para participar das negociações iniciais (...), concluir que lhe seria vantajoso economicamente seguir adiante com as negociações contratuais, também aqui não se configurariam contrato de adesão.

Portanto, para tais contratos se caracterizarem de adesão, deve inexistir qualquer possibilidade de recusa da proposta e necessidade do serviço ofertado, sem existir outras opções para contratar.

Por fim, característica dos contratos de adesão, essencial para o avanço do presente trabalho, é o aspecto de que a existência de um formulário-padrão não caracteriza por si só o contrato de adesão.

É destacado pela doutrina que, ainda que comumente os contratos de adesão sejam materializados em formulários padronizados, não significa que todo contrato de

adesão será em forma de formulário, ou mesmo o contrário, que todo formulário será de adesão. Existem outras características, inclusive, mais essenciais para configurar esta modalidade contratual, afastando, assim, a ideia simplista que confunde contratos-padrão, muito utilizado em todos os ramos, com contrato de adesão. (TIBURCIO, 2010, p.16).

Acerca deste tema, veja-se a lição de Orlando Gomes (2000, p.118):

A predeterminação das cláusulas, caracteriza, com maior vigor, o contrato de adesão, por ser o modo objetivamente idôneo para atingir sua finalidade. A uniformidade é um traço que só caracteriza quando há predeterminação unilateral das cláusulas. Se o conteúdo de vários contratos for uniforme, pela simples razão de haverem as partes adotado um formulário, não serão, por esse motivo, contratos de adesão. O traço distintivo dominante é o preestabelecimento, por uma das partes, das cláusulas dos contratos a serem estipulados em série.

A este respeito, pois, depreende-se que, mesmo que tenha sido utilizado formulário como base das negociações, estando ausentes as demais características, as quais, são essenciais para caracterizar os contratos de adesão, não será esta modalidade contratual o contrato celebrado entre as partes.

Pelo exposto, para configurar contrato de adesão, as características aqui inseridas, devem ser verificadas nos contratos analisados, não sendo suficiente a presença de somente uma delas, e sim a existência de todas as peculiaridades substanciais para configurar a modalidade contratual por adesão.

Aqui relacionar dois capítulos, conceituar adesão e partir para análise da validade ou não da cláusula nesses contratos.

## 2.2 VALIDADE DE CLÁUSULA ARBITRAL NOS CONTRATOS DE ADESÃO

Conforme já mencionado acima, a lei consumerista trouxe a melhor definição de contrato de adesão, ao passo que as demais legislações apenas mencionam a modalidade contratual, sem demais detalhamentos. Razão esta, que, no presente trabalho, será adotado critério único para analisar o contrato de adesão, sem a ideia separatista de contratos de adesão em relações civis/empresariais e consumeristas,



pois, as considerações previstas no Código do Consumidor são validas para qualquer situação em que ocorra tal forma de contratar (NEY Jr., 1995, p.382-383).

Ato contínuo, feitas as considerações necessária acerca da cláusula compromissória, e do contrato de adesão, o qual possui características específicas, resta agora investigar se é valida a cláusula compromissória arbitral inserida nesta modalidade contratual.

Esta polêmica surge, quando se inclui a cláusula arbitral em contrato de adesão, pois, no momento em que esta é pactuada, o litígio ainda não existe. Para solucionar essa questão, deve-se considerar a natureza jurídica da cláusula compromissória, observando a autonomia da clausula compromissória e a autossuficiência da cláusula cheia, já exposta em tópico próprio.

Considerado tais parâmetros, o questionamento acima já é direcionado à solução, quando se observa da previsão legal expressão na Lei de Arbitragem no artigo 4º, § 2º. Embora já tenha sido exposto, impende transcreve-lo novamente para melhor análise, pois, tão disposição impõe requisitos necessários para a validade e eficácia da cláusula compromissória em contrato de adesão, *in litteris*:

Nos contratos de adesão, a cláusula compromissória só terá eficácia se o aderente tomar a iniciativa de instituir a arbitragem ou concordar, expressamente, com a sua instituição, desde que por escrito em documento anexo ou em negrito, com a assinatura ou visto especialmente para essa cláusula. (art. 4º, §2º, da Lei 9.307/1996).

Infere-se, de simples leitura do parágrafo, que há duas hipóteses tratadas, sendo a primeira, a qual determina que a cláusula compromissória fica condicionada a iniciativa do aderente e a segunda dispõe que a cláusula será eficaz, a partir do momento em que haja expressa concordância do oblato, concordância esta que será manifestada por meio de documento escrito que se reporte ao contrato ou com o destaque da cláusula no contrato, com visto especial (CARMONA, 2009, p.106).

A respeito da primeira hipótese, Carmona (2009, p.106) ensina que esta:

[...] contém formula que efetivamente protege o contratante mais fraco, pois a inclusão da cláusula no contrato, por imposição do policitante, não conduzirá necessariamente à solução arbitral de futuro e eventual litígio: bastará que o aderente prefira a via judicial para que não se instaure a arbitragem. Decorre daí que só o policitante estará vinculado pela cláusula,

pois, querendo o oblato ver solucionado conflito de interesses pela via arbitral, dará início ao procedimento, contra o que não poderá opor-se o contratante economicamente mais forte; e não querendo optar pela via arbitral, bastará ao oblato propor demanda judicial, contra o que também não poderá opor-se o policitante.

Portanto, em relação a primeira hipótese legal indicada, constata-se que, para a clausula arbitral possuir plena validade e eficácia, esta fica condicionada à iniciativa do aderente em instituir a arbitragem, elucidando, pois, a este respeito, a impossibilidade do predisponente cometer abusos, ao passo que é o aderente quem controla a situação, quem escolhe ou não o juízo arbitral (COSTA, 2006, p.1036).

No que se refere a segunda hipótese, a qual vincula a validade e eficácia da clausula compromissória à concordância expressa do aderente, por meio de documento escrito em anexo ao contrato ou em negrito com assinatura especial para a cláusula é onde habita o dilema, pois, em tal circunstância pode haver abuso por parte do predisponente.

Dito isso, pois, muito simplista a afirmação de que basta a cláusula arbitral estar escrita em documento anexo ou em negrito com assinatura especial do aderente para que ela possua validade e eficácia. Eis que, tal condição pode ser imposta unilateralmente pelo contratante mais forte com a concordância expressa do aderente na forma prevista, antes mesmo da instituição da arbitragem, a qual somente ocorre após a nomeação a aceitação dos árbitros.

Nesse diapasão, Carmona (2009, p.107-8), quando analisa a segunda parte do artigo 4º, § 2º da Lei de Arbitragem, conclui:

Lidava o legislador com duas iniciativas diferentes para a instauração da arbitragem: a primeira, do oblato, vincularia o policitante; a segunda, do policitante, não vincularia o oblato, de tal sorte que este, para que fosse instaurado o juízo arbitral (art 19) deveria concordar expressamente com o início das atividades do arbitro. Como se vê, não poderia ser imposta concordância prévia quanto à instituição da arbitragem, já que somente com a aceitação dos árbitros é que se dá por instituída a arbitragem, tudo a deixar plenamente protegido o contratante mais fraco.

Nessa senda, depreende-se que, se existe previsão legal que permite a inserção de cláusula compromissória arbitral nos contratos de adesão, desde que observados os requisitos elencadas no dispositivo retrocitado, é porque é viável que isso apareça nas relações contratuais.

Portanto, é válida a cláusula arbitral em contratos de adesão, bastando, pois, a vontade do aderente para fins de instituição de arbitragem.

### **3. BILL OF LADING**

Expostas as considerações acerca das características que configuram o contrato de adesão (*standartform*), bem como a validade da cláusula compromissória nessa modalidade, passaremos ao estudo do Conhecimento de Embarque Marítimo, onde serão tecidas considerações a respeito deste instrumento, e, em seqüência, realizada a análise acerca da natureza jurídica do BL, no que tange a se tratar de instrumento de adesão ou não.

Como se almeja, no presente capítulo, uma análise dos contratos de BL, sua natureza jurídica, é de fundamental importância entender que o conhecimento de embarque marítimo "é o documento mais importante no comércio marítimo, pois é ele que representa a carga, fazendo com que toda mecânica de movimentação o tome por base" (GILBERTONI, 2014, p.277).

Bem como, impende ressaltar que o presente trabalho não se presta a esgotar os debates acerca deste instrumento contratual, razão pela qual, não se aprofundará em questões além do que visa à pesquisa em deslinde, partindo tão somente do entendimento acerca do BL figurar como instrumento, documento ou contrato de adesão, pois, é o objeto de estudo.

A seguir, antes de adentrar à análise da natureza jurídica do conhecimento marítimo, serão traçadas breves exposições do BL.

#### **3.1 BREVES CONSIDERAÇÕES ACERCA DO CONHECIMENTO DE EMBARQUE – *BILL OF LADING***

O BL, segundo Lacerda (1984, p.176), tem origem no Medievo, época em que os proprietários da carga embarcavam junto delas para acompanhá-las na viagem. Assim, a comprovação de que a mercadoria foi entregue ao capitão do navio para ser transportada era feita no caderno de bordo, onde se descrevia a carga, o conteúdo tinha fé pública, todavia, o escrivão era considerado oficial público com funções de notário, e, entregava ao dono da mercadoria um recibo da carga, nominado de conhecimento.

Com o desenvolvimento do comércio ao longo dos anos, os donos das cargas não mais tinham disponibilidade para embarcar junto das cargas na viagem do transporte, e, por isso, confiava às pessoas habitantes do local de destino, conhecidas como consignatárias, o cumprimento das operações com as mercadorias (LACERDA, 1984, p.176). Nesse contexto, então, surge a necessidade de haver algum documento eficaz para reconhecer os direitos sobre a mercadoria embarcada, permitindo a sua retirada pelo consignatário.

Ainda que o surgimento do BL tenha sido há séculos atrás, conforme dispõe Fernando Silvério e Otávia de Oliveira May (2007, p.121) em sua obra, importante salientar que, embora tenha alterado a forma, a essência do conceito do conhecimento de embarque marítimo pouco se alterou.

Denota-se, pois, que o BL é um instrumento presente na esfera marítima há muitos séculos, de modo que com o desenvolvimento do comércio internacional, cada vez mais é utilizado na dinâmica comercial marítima, portanto, presume-se que, todos aqueles que integram essa esfera, possuem conhecimento acerca do BL, sua função, sua forma, sua previsão e sua aplicação/execução, eis que integra a rotina da prática de transporte marítimo de cargas.

Em seqüência, impende salientar que o BL, nos ensinamentos da autora Carla Adriana Comitre Gibertoni (2014, p.278): “é um documento expedido e fornecido pelo navio ao embarcador, declarando o recebimento de determinada carga a bordo e especificando, dentro outros detalhes, o frete pago ou a pagar”.

O professor Eduardo de Avelar Lamy (2007, p.106), no que tange ao BL, dispõe:

Os chamados *Bill of Ladings* nada mais são do que conhecimentos marítimos de carga, que comprovam a existência e os termos do contrato de transporte marítimo internacional, sendo fundamentadas legalmente em convenção internacional que consta dos ordenamentos Europeus e Norte-Americano.

Sobre o referido instrumento, Silvério e May (2007, p.140-141) dispõem que:

Neste o remetente/contratante e o armador/contratado fixam condições gerais para uma contínua prestação de serviços, geralmente por prazo determinado, estabelecendo, dentro outras regras, as seguintes:

- a. origem e destino das mercadorias;
- b. identificação prévia de todas as mercadorias objeto do transporte;

- c. o compromisso mínimo de volume no período de vigência do contrato;
- d. definição do responsável pelas taxas e demais despesas relacionadas ao transporte marítimo como a capatazia;
- e. lei e foro aplicável em caso de controvérsias; e
- f. cláusulas penais, em especial relacionadas ao remetente/contratante quando este não cumpre o compromisso de volume mínimo e ao armador/contratado quando este não disponibiliza o espaço mínimo para o transporte das mercadorias.

Diante de tais considerações, pois, infere-se que o conhecimento de transporte marítimo se configura pelo instrumento no qual o transportador de certa mercadoria evidencia o recebimento da carga, reconhece o conteúdo e se responsabiliza pela entrega no destino acordado.

O conhecimento de embarque, dentro da dinâmica comercial marítima, possui como principais funções a de instrumento representativo do contrato de transporte, recibo de entrega e título de crédito. Assim leciona Martins (2015, p.515) em sua obra, quando expõe que o BL:

[...] É evidência escrita ou prova da existência do contrato de transporte; secundariamente, consagra-se recibo de entrega da mercadoria ao transportador ou a bordo do navio; por fim, apresenta natureza creditória, um título de crédito impróprio.

No que tange a sua forma, o BL exige forma escrita, sendo estruturado em verso e anverso. No anverso se encontram os campos para lançamento de informações e dados essenciais negociados entre os contratantes, sempre em consonância com o disposto em normas internacionais e nacionais. Já no verso se encontram as cláusulas obrigacionais e dos direitos das partes.

Nesse diapasão, Martins (2015, p.524), esclarece respeito das disposições presentes no contrato, *in verbis*:

No verso do BL estão delineadas as cláusulas que retratam as condições do transporte. Destacam-se, em essencial e pela relevância, a cláusula *Paramount*, que designa a legislação aplicável, a cláusula de eleição de jurisdição e de foro, o escopo de viagem, as cláusulas limitativas e/ou exonerativas de responsabilidade do transportador marítimo durante o transporte, a cláusula *lien*, as cláusulas de avarias grossas, entre outras. (MARTINS, 2015, p. 524).

Na mesma senda, Gilbertoni (2014, p.278) expõe:

No BL estão traçadas as cláusulas que retratam as condições do transporte. Em especial, pela relevância, destacam-se as cláusulas limitativas e/ou exonerativas de responsabilidade do transportador marítimo durante o transporte, a cláusula de *Paramount* de legislação aplicável, a

cláusula de competência jurisdicional, cláusulas de avarias grossas, dentre outras.

Nesta modalidade contratual, em regra, as partes elegem o foro competente e a legislação que os regerá, com base no princípio da autonomia da vontade, indicando expressamente a lei que servirá de orientação em caso de futuro litígio, bem como a competência jurisdicional, ou o instituto aplicável a solução do conflito através das Cláusulas Paramount, Cláusulas de Eleição de Foro e a Cláusula Arbitral.

A este respeito, Silvério e May (2007, p.128), comentam:

Os contraentes devem buscar prever situações futuras, de forma a estabelecer regras de direito substantivo no bojo do contrato, para que ocorra tanto uma resolução dessas situações ainda como determinação de onde e como o possível litígio será julgado, através de cláusulas de eleição de foro e arbitragem.

Destacam-se, portanto, a cláusula Paramount, a cláusula de eleição de jurisdição e de foro, e, a cláusula compromissória arbitral, contidas no verso do BL, as quais serão comentadas a seguir, eis que pertinentes ao presente estudo.

### 3.1.1 Cláusula Paramount

De plano, imperioso trazer à baila o ensinamento da professora Eliane Octaviano Martins (2013, p.147), no volume II de sua obra:

A designação expressa do direito aplicável aos contratos internacionais de comércio [...] se manifesta nas cláusulas Paramount (*Paramount clauses* também designadas cláusulas de eleição de direito (*choice of Law clauses*, *clausulas electio juris* ou *governing Law*).

A Cláusula Paramount, também conhecida como *electio juris*, *choice of Law clauses* ou *Governing Law*, é, geralmente, a primeira constante no verso do BL. É considerada a cláusula preponderante, que define a legislação incidente, remetendo à aplicação das Regras de Haia, de Haia-Visby, de Hamburgo ou Cogsa. (MARTINS, 2015, p.524-25; GILBERTONI, 2014, p.288).

Em suma, tem-se a referida cláusula como a principal do conhecimento de embarque marítimo, sendo esta essencial ao BL, com função de determinar qual lei será aplicável nos contratos internacionais de transporte marítimo de mercadorias, e,

comumente, institui as Regras de Haia ou Haia-Visby, pois, são as mais utilizadas no mercado marítimo.

### **3.1.2 Cláusula de jurisdição de resolução de litígios ou cláusula de eleição de foro**

De plano, assevera-se que a cláusula que será tratada a seguir, não pode ser confundida com a Cláusula Paramount, ou seja, da lei aplicável, visto que esta possui implicação exclusivamente processual.

Acerca da cláusula de eleição de foro, nas palavras de De Nardi (2002, p.131), esta: “Traduz-se em indicar o compromisso das partes de submeterem-se a certo órgão jurisdicional para exames dos litígios emergentes do contrato”. Tal cláusula, também nominada de *fórum selection clause*, segundo Martins (2013, p.388;468):

Determina a competência jurisdicional sobre um eventual litígio envolvendo contrato internacional. A cláusula tem natureza eminentemente processual e consolida a submissão expressa das partes a determinado foro estatal. [...] e especifica o tribunal onde o litígio será julgado [...].

Ademais, importante asseverar que a presença da cláusula de eleição de foro, nos conhecimentos de transporte marítimo, aponta tanto para foros como para câmaras de arbitragem, quando ocorrem qualquer litígio.

Portanto, entende-se que a cláusula de eleição de foro é aquela a qual indica o tribunal onde o litígio decorrente da relação contratual será julgado.

### **3.1.3 Cláusula compromissória arbitral**

Consoante já exposto em tópico próprio, é sabido que a cláusula compromissória arbitral expressa a vontade das partes em submeter o futuro litígio a solução arbitral.

É comum nos conhecimentos de transporte BL, a inclusão da cláusula arbitral, que é cláusula contratual pela qual as partes elegem a via arbitral para solução das futuras divergências oriundas da relação pactuada.

É comum a presença dessa cláusula em contratos internacionais, como no caso do BL, uma vez que o juízo arbitral é a alternativa mais indicada para resolver as



divergências alegadas pelas partes. Nesse sentido, há muitas controvérsias quanto à validade dessa cláusula no BL, questão esta, que será tratada mais a frente.

### 3.2 ANÁLISE DA NATUREZA JURÍDICA DO *BILL OF LADING* – INSTRUMENTO DE ADESÃO OU NÃO?

De plano, tendo o presente estudo o objetivo de compreender se o BL é, de fato, instrumento ou contrato de adesão, analisaremos, portanto, sua natureza jurídica sob esse enfoque.

Conforme já visto em tópico próprio, contratos de natureza adesiva, para assim serem considerados, deve haver falta de negociação acerca das cláusulas, desequilíbrio entre os contratantes, destinação a uma série infinita de contratações, o aderente não ter a possibilidade de recusar a proposta pois não há outras opções para contratar, ausência de especificação do objeto, e, possuir características como uniformidade, predeterminação e rigidez.

Ato seguinte, impende asseverar que é majoritário na doutrina o entendimento de que o conhecimento de transporte marítimo é um instrumento, documento ou contrato de adesão. Dito isso, pois, no que tange ao BL como instrumento de adesão, Martins (2015, p.518-19) menciona:

O BL é um contrato padrão (*standard form* elaborado pelo transportador cujas cláusulas foram expressas e preestabelecidas unilateralmente pelo transportador. Em tese, não cabe ao embarcador participar efetivamente de negociação nem discutir ou modificar substancialmente o teor do BL.

No mesmo sentido, dispõe Gilbertoni (2014, p.278):

O contrato evidenciado pelo conhecimento é um contrato de adesão, onde o usuário do navio não tem, praticamente, nenhum direito de alterar seus termos, que são pré-fixados, ou seja, não preparados antecipadamente, em modelos impressos.

Entendimento semelhante possuem Keedi e Mendonça (2000, p.87-88) pois, segundo os autores o BL:

É um documento de adesão, sendo que o impresso é fornecido pelo armador e preenchido de acordo com as características do próprio conhecimento de embarque, bem como da carga que vai representar. Suas cláusulas, que representam a frente do conhecimento de embarque, não podem ser modificadas e devem ser aceitas integralmente pelo

embarcador. No máximo podem ser colocadas algumas observações de interesse do embarcador, no corpo do conhecimento.

E, ainda, Martins (2015, p.585) elucida que “Na gênese dessas teorias prevalentes, existem regras imperativas que se sobrepõe à autonomia das partes, remetendo, portanto, o BL à natureza jurídica de contrato de adesão”.

Portanto, a maioria doutrinária entende o BL como instrumento de adesão, por visualizar certa hipossuficiência entre o embarcador (dono da carga, e o armador (responsável por gerenciar a embarcação, sob a justificativa do proprietário da carga não participar efetivamente da negociação e ser impossibilitado de discutir ou modificar o teor do BL. Em outras palavras, como se o armador impusesse ao embarcador as cláusulas previstas no verso do conhecimento de embarque e este somente a aceitasse. Razão pela qual, segundo Rizzardo (2006, p.791), no Brasil, essa relação é considerada como relação de consumo.

Outrossim, Eliane Octaviano Martins (2015, p.519) em sua obra, menciona que há entendimento contrário a este acima citado, que não entende o BL como adesão, sob o comentário:

*A contrario sensu*, há entendimentos que propugnam pelo não enquadramento do BL como contrato de adesão. Afirmam os defensores de tal entendimento que é facultado às partes discutir o teor do contrato ou documento, como cláusulas que versem sobre valor do frete, local de pagamento, forma de contagem de *demurrage*, responsáveis por consolidar/desconsolidar o contêiner, entre outros direitos. É admissível ainda que se elabore um adendo ao BL que contenha cláusulas específicas negociadas entre as partes.

Ou seja, há correntes contrárias ao entendimento de que o BL é um objeto de adesão, pois, é facultado as partes discutirem o teor do contrato ou instrumento, como cláusulas que tratem de valores, local para pagamento, e afins, bem como é permitido incluir um aditivo ao BL que disponha de cláusulas específicas discutidas entre as partes.

Nessa senda, considera-se os requisitos que configuram o contrato de adesão e as disposições acerca do BL, analisará se este é ou não um instrumento adesivo.

### 3.2.1 Falta de negociação das cláusulas

De plano, no que tange ao requisito da falta de negociação das cláusulas, consoante se extrai do disposto acima, a maioria doutrinária reconhece que o BL possui natureza adesiva, em razão da ausência de negociação entre as partes, por entenderem que o transportador preestabelece unilateralmente as cláusulas e o embarcador somente as aceita, sem discuti-las.

No entanto, consoante expõe Martins (2015, p.548), citando Conceição (2004) e Sammarco (2000), é admissível a modificação da forma de contratar no BL, pois, seria sim possível discutir o teor das cláusulas do documento em instrumento em apartado. Ocorre que, tal prática é rara, pois, dentro da dinâmica do transporte marítimo internacional de cargas, não há o interesse de debater horas acerca das cláusulas de um instrumento que já incorpora as particularidades da atividade de transporte marítimo.

Inclusive, Siano (2016, p.216), em seus apontamentos relativos ao BL, destaca:

Observa-se que não tem apenas cláusulas impressas, mas também cláusulas inseridas pelo Comandante do navio que atestam o estado como a carga que foi recebida a bordo e outras sob instrução do próprio embarcador, conforme previsto no art. 744 do Código Civil.

Comentário imperioso realizado pelo professor, pois, ressalta que a própria legislação brasileira indica a participação do embarcador na formalização do contrato.

Nesse sentido, há de se observar que o BL possibilita sim a discussão sobre as cláusulas, o que ocorre é a falta de interesse dos contratantes, na rotina do comércio marítimo, toda vez que for transportar mercadoria versarem minuciosamente sobre todas as cláusulas contratuais, quando estas já estão incorporadas na prática e funcionam.

Portanto, não há que se falar que as cláusulas impressas advêm de imposição de regra abusiva pelo armador, pois, tais regras dispostas nos conhecimentos de carga marítima, são resultado de costumes e práticas precedentes internacionalmente, consolidados pela prática secular, que culminaram nas cláusulas e expressões típicas do setor, constantes no referido instrumento.

Pelo exposto, nesse quesito, o BL não impede o embarcador de participar da negociação das cláusulas, o que, de parte, já afasta o principal argumento utilizado para fundamentar a natureza adesiva deste, bem como esvazia exigência essencial dos contratos de adesão, qual seja, a falta de negociação.

### **3.2.2 Desequilíbrio entre as partes contratantes**

Em tópico próprio, verificou-se que é imprescindível, em contratos de adesão, o desequilíbrio entre as partes contratantes. Exige-se que, para possuir natureza adesiva, as partes contratantes devem se encontrar em um nível de desigualdade que impossibilite a negociação equilibrada das cláusulas.

Ocorre que, no que diz respeito ao BL, conforme já exposto, o desequilíbrio entre as partes se dá, somente, pelo suposto fato, do proprietário da mercadoria não poder discutir acerca das cláusulas previstas no verso do referido documento, e, por isso, estas seriam impostas pelo transportador, configurando, assim, a desigualdade entre as partes.

Todavia, em observância ao disposto em tópico anterior, não é vedado a discussão acerca das cláusulas do BL, o que acontece é a falta de interesse das partes em debater a cada contratação os dispositivos contratuais, portanto, esvazia a ideia de desequilíbrio entre partes.

Ademais, ainda que por outras razões, seja pela inferioridade da mercadoria em face do navio, ou dos portes das empresas contratantes e contratadas, segundo Carmen Tiburcio (2010, p.14), isso não significa que há desequilíbrio suficiente para configurar natureza adesiva, pois, ainda que ocorra diferença de porte entre as empresas partes do contrato, o histórico das negociações, pode, demonstrar que esse suposto desequilíbrio não é suficiente para vedar os ajustes das cláusulas pelas partes, e, conseqüentemente, não configura contrato de adesão.

Entendimento semelhante possui Siano (2016, p.220) quando conclui que:

[... a relação jurídica estabelecida entre as partes tabula-se por meio de um acordo de vontades oneroso de natureza bilateral, no qual um sujeito se obriga a transportar coisas de um lugar para outro, enquanto outro sujeito lhe paga um preço denominado frete (...). Como o transporte marítimo de mercadorias é complexo e com diversas especificidades, uma série de

obrigações acessórias são pactuadas, (...), sendo indispensável que, para que produza julgamento justo, qualquer disputa acerca de responsabilidades referentes ao contrato de transporte examine detidamente suas cláusulas [....].

Pelo exposto, depreende-se que não há desigualdade entre as partes que impeça o debate acerca das cláusulas do contrato, de modo que não leva a caracterização de contrato de adesão, e, sim contrato peculiar ao transporte internacional marítimo.

### **3.2.3 Destinação à série indefinida de contratações**

A destinação indefinida de contratações significa que o contrato elaborado pode atender todos os negócios jurídicos da mesma espécie que envolva o proponente, bem como, as cláusulas redigidas antecipadamente serão utilizadas em eventuais relações jurídicas que firmará com pessoas indeterminadas.

Analisando o BL, em conjunto com esta definição, verifica-se pela incompatibilidade deste requisito dos contratos de adesão no conhecimento de transporte marítimo, objeto de estudo deste trabalho. Afirma-se isso, pois, não é possível aplicar o mesmo conhecimento para todas as partes, eis que, o BL exige adaptação a cada caso, ou seja, altera o local, valor, objeto, descrição, em outras palavras, exige certa especificação em cada caso.

Ademais, o BL não é destinado a relações jurídicas firmadas com pessoas indeterminadas, pelo contrário, só compõe como parte do conhecimento de embarque pessoas ou que possuem/detêm o navio ou pessoas que objetivam transportar as cargas.

Dessa forma, o requisito dos contratos de adesão em análise não se aplica ao BL, restando claro que a luz desse quesito, não se trata de hipótese de contrato com natureza adesiva.

### **3.2.4 O aderente não ter opção em recusar a proposta em razão da falta de outras opções para contratar**

O requisito em análise dispõe acerca da necessidade em contratar junto da falta de opções por parte do adquirente, ou seja, inexistente alternativa para satisfazer o serviço sem ser aquela cujas condições impostas são desvantajosas.

Somente a observância desse requisito, já descaracteriza o BL como documento de adesão, pois, conforme é sabido, a evidência do transporte de mercadoria pode se dar tanto pelo BL, quanto pela Carta-Partida/*Charter Party*. Afirma-se isso, pois, segundo Martins (2015, p.494):

[... Permite-se à parte responsável pela contratação do transporte optar por contratar navios no mercado *liner* ou *tramp*. Nas vendas marítimas, o transporte de mercadorias em navios *tramp* se fundamenta em contratos de afretamento, de carta-partida (*charter party*). O transporte de mercadorias em navios *liners* (navios de linha regular, se operacionaliza pelo contrato de transporte marítimo internacional e se evidencia pelo BL.

Verifica-se, pois, que, o BL não é a única forma de contratar, há outras opções de transporte marítimo, logo, não há falta de opções do serviço de transporte por parte do proprietário da carga que necessita contratar. Portanto, á vista disso, conclui-se que o embarcador possui opções para escolher, e, voluntariamente, escolhe a contratação que lhe é mais interessante, o que não configura, pois, o contrato de adesão.

### **3.2.5 Especificação do objeto**

Tem-se como aspecto característico do contrato de adesão a universalidade e generalidade do objeto, ou seja, todos que aderem a este, recebem, em regra, o mesmo produto ou serviço. Em outras palavras, os contratos de natureza adesiva não dão espaço para maiores especificações, pois, a essência deste é que seja padronizado e totalmente aceito pelo aderente, sem dispor acerca das peculiaridades.

Ato seguinte, quando se analisa o BL, nota-se que tal características não está presente nesse instrumento contratual, eis que, no momento em que se da o preenchimento do conhecimento de embarque, o aderente/embarcador, especifica o local de entrega, especificidades da carga, questões relativas ao transporte e valores singulares daquela relação contratual.

Ademais, se tal caracterização inferir na generalidade e universalidade das cláusulas presentes, novamente, não está contida no conhecimento de embarque marítimo, todavia, as cláusulas descritas no verso do BL são cláusulas específicas do direito

marítimo e da relação de transporte internacional pelo mar, peculiares a esta esfera específica do direito marítimo internacional.

Afirma-se isso, pois, conforme apresenta Martins (2015, p.520) que: “O anverso do BL contém campos para lançamentos de informações e dados fundamentais em consonância com a negociação das partes e em observância aos elementos essenciais designados por regras internacionais e internas”.

O verso contém cláusulas concernentes aos termos e às condições do BL. E, ainda, dispõe sobre o anverso do BL que:

[...] como regra, exigem-se as informações fundamentais referentes à denominação da empresa emissora: número do conhecimento, data da emissão, nome e viagem do navio, embarcador, depositário, nome de quem vai ser notificado quando da chegada da mercadoria (*notify*, se houver, tipo da mercadoria e características gerais (quantidade, peso bruto, embalagem, volume, marcas, etc., forma de pagamento do frete (prepaid ou colect, valor do frete [...], nome do agente da companhia transportadora do porto de embarque, assinatura do responsável [...], o local da estiva da mercadoria (*shipped* ou *board*, portos ou pontos de embarque, destino e transbordo.É ainda usual que o BL mencione [...] o nome da pessoa que deverá ser avisada pelo armador/agente marítimo sobre a chegada da mercadoria (MARTINS, 2015, p. 520).

Portanto, tem-se no BL, a necessidade de preenchimento de dados fundamentais de acordo com os elementos específicos que regem tal modalidade de transporte, bem como, as cláusulas do verso pertencem as condições específicas do conhecimento de embarque marítimo.

Pelo exposto, pois, depreende-se que, não há no BL esta característica essencial dos contratos de natureza adesiva, qual seja, a universalidade e generalidade, eis que possui especificações da esfera de direito que pertence, bem como, as cláusulas dispostas são peculiares ao itens essenciais ao BL.

### **3.2.6 Formulário-padrão não caracteriza necessariamente contrato de adesão**

De plano, Orlando Gomes (2000, p.304-6) comenta em sua obra que, ainda que seja freqüente os contratos de adesão se materializarem em formulários-padrão, isso não significa que todo formulário-padrão possuirá natureza adesiva.

Para se constatar a natureza adesiva de formulário-padrão, se deve observar as diversas características dessa espécie contratual, não somente a forma que a relação contratual está materializada, para concluir sua natureza.

Nessa senda, quando se observa que, a maioria dos defensores da ideia do BL como instrumento de adesão, partem do entendimento simplista de que, por se exteriorizar em formulário-padrão, por ora, configura contrato de adesão.

No entanto, consoante exposto acima, ainda que se tenha como base da relação contratual o formulário-padrão, se as demais características essenciais a natureza adesiva dos contratos não for percebida, não será de adesão o formulário celebrado entre as partes.

### **3.2.7 Conclusão**

Por fim, tendo em vista que os BL's permitem a possibilidade de negociação das cláusulas, que não há desequilíbrio entre as partes contratantes, há uma destinação definida para as contratações, que existem outras formas de realizar a mesma contratação, por meio da Carta de Partida/*Charter Party*, que há especificações do objeto nos conhecimentos de embarque marítimos, e, que, formulário-padrão por si só, não necessariamente configuram contratos de adesão, infere-se, portanto, a não caracterização deste instrumento como contrato de adesão.

No entanto, ainda que reste demonstrada a ausência de elementos específicos dos contratos de natureza adesiva no BL, a posição majoritária o considera como contrato ou documento de adesão.



#### **4. A CLÁUSULA COMPROMISSÓRIA ARBITRAL NO *BILL OF LADING* – VISÃO DO DIREITO BRASILEIRO**

Decorrida toda à análise da cláusula compromissória arbitral, as conclusões acerca da validade desta em contratos de adesão, as considerações relativas ao BL, suas cláusulas e o estudo a respeito de sua natureza jurídica, alcançando conclusões semelhantes àquelas defendidas pela corrente minoritária, qual seja, o BL não configura contrato de adesão. Far-se-á, neste capítulo, exposições relativas fundamentos adotados pelo posicionamento majoritário e minoritário, apresentando, neste último, precedentes recentes que compactuam com a mesma dedução.

É sabido, portanto, que prevalece na doutrina e na jurisprudência do Brasil que o conhecimento de transporte marítimo possui natureza de contrato de adesão, e, por isso, o direito brasileiro, quando aplicado, aponta pela invalidade das cláusulas compromissórias de arbitragem no BL.

Outrossim, em recentes casos envolvendo o BL e a cláusula compromissória arbitral, os tribunais tem adotado posicionamento divergente, entendendo a cláusula como válida, julgando o processo extinto, em razão da incompetência absoluta da Justiça brasileira, remetendo o litígio ao tribunal arbitral previamente acordado.

Desta forma, será exposto nos tópicos a seguir, o entendimento majoritário e minoritário sobre a possibilidade de eficácia da cláusula de arbitragem no BL.

##### **4.1 VISÃO DO DIREITO BRASILEIRO QUANTO À INVALIDADE DA CLÁUSULA COMPROMISSÓRIA ARBITRAL NO BL**

Neste cenário de divergências, adentrará, primeiramente, às exposições referentes ao posicionamento majoritário no Direito brasileiro, o qual defende o BL como contrato/instrumento de adesão, e, por isso, há um desequilíbrio contratual entre as partes, aplicando, assim, as normas contidas no CDC.

De plano, impende salientar que os BLs são conhecimentos marítimos de carga, fundados legalmente em convenção internacional, qual seja, Convenção de Haia, em 1924, a qual não foi ratificada pelo Brasil. Por esta razão, tais convenções não

integram a ordem jurídica brasileira, de modo que não se aplica o disposto no §2º do artigo 5º da Constituição Federal.

Assim sendo, na visão majoritária do Direito brasileiro, os BL são contratos de adesão, nos termos do artigo 54 do CDC, uma vez que parte da suposição da não negociação a respeito das condições do contrato, dada a padronização das cláusulas existentes no instrumento e a desigualdade havida entre as partes, todavia, comumente os armadores são estrangeiros e o exportador/importador brasileiro.

Nessa senda, para aplicar-se as previsões do CDC, se faz necessário compreender a relação jurídica em análise como consumerista, partindo da premissa de que esta relação é desequilibrada e as partes são classificadas como consumidor e fornecedor, nos termos dos artigos 2º e 3º da referida lei.

O conceito de consumidor, nos termos do artigo 2º do referido Código, é “toda pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final”. Denota-se, pois, que o legislador ao utilizar a expressão ‘destinatário final’, tem a intenção de asseverar que a relação entre as partes não inclui a participação da cadeia produtiva.

E, o conceito de fornecedor, segundo o artigo 3º da Lei nº. 8.078/90, é:

[...] toda pessoa física ou jurídica, pública ou privada, nacional ou estrangeira, bem como entes despersonalizados, que desenvolvem atividades de produção, montagem, construção, transformação, importação, exportações, distribuição ou comercialização de produtos ou prestação de serviços (BRASIL, 2003b, p.1).

A partir da conceituação, infere-se que é possível o transportador ser considerado fornecedor. À vista disso, pois, a dúvida reside quanto ao consumidor, ou seja, quem é o destinatário final do produto ou serviço.

Nesse contexto, ressalta-se que o Código de Proteção ao Consumidor se posicionou entre as duas teorias do consumerismo, sendo a finalista e maximalista, ao passo que permite pessoas jurídicas configurarem como consumidores.

O posicionamento majoritário, que entende pela invalidade de cláusula compromissória no BL, adota a corrente maximalista, a qual interpreta a disposição do artigo 2º do CDC deve ser extensiva, aplicadas ao maior numero de relações comerciais, visa abranger maior gama das relações contratuais que puder, de maneira que o destinatário final seria somente o destinatário fático do bem. Significa então, que consumidor é aquele que remove do mercado o produto ou serviço, com fim de utilizar ou consumir, não importando ser profissional ou não, e, nem que possua fins lucrativos (EFING, 2003, p.44).

Assim, os defensores dessa corrente, entendem que, no caso do pagamento do transporte pelo embarcador, está caracterizada a vulnerabilidade econômica entre este o armador, razão esta que deverá ser aplicado o CDC, independente da finalidade do negócio. Não há, aqui, a avaliação se o proprietário da carga é, de fato, o destinatário final. Entende-se que, havendo pagamento do frete e uma relação de desigualdade econômica entre o porte da empresa do embarcador e o armador, está configurada a relação de consumo (LAMY, 2007, p.109).

Desta forma, não havendo a ratificação Convenções estrangeiras no Brasil, sendo o BL visto como contrato/instrumento de natureza adesiva, considerando relação de consumo entre o embarcador e armador, em território nacional, quando surge algum litígio decorrente da relação contratual firmada pelo conhecimento de carga, a corrente majoritária aplica o CDC, e, conseqüentemente, atribuem à cláusula compromissória valor de cláusula abusiva, restritiva de direito, nos termos do artigo 54, §4º do referido Código, entendendo esta como inválida, afastando a Arbitragem como forma de dirimir o conflito resultante da execução do transporte marítimo de carga.

Pelo exposto, na visão majoritária do Direito brasileiro, prevalece a compreensão do BL ser um instrumento de adesão, e, por isso, a cláusula compromissória arbitral seria ineficaz/inválida, por supostamente se tratar de cláusula restritiva de direito, pois, entendem que quando o litígio é remetido à solução arbitral, impede o aderente ao acesso à justiça, nos termos do artigo 54,§4º do CDC.

## 4.2 VISÃO DO DIREITO BRASILEIRO QUANTO À VÁLIDADE DA CLÁUSULA COMPROMISSÓRIA ARBITRAL NO BL – PRECEDENTES

Diferente da posição adotada pela corrente majoritária, na visão minoritária, não há relação de consumo entre o armador e o embarcador, bem como, compreendem o BL como contrato *suis generis*, peculiar à atividade internacional de transporte marítimo, não possuindo, portanto, natureza adesiva. E, em consequência disso, entende-se a cláusula compromissória arbitral como válida.

De plano, imperioso salientar que, os defensores dessa posição sustentam que não há relação de consumo entre o armador e o proprietário da carga. Afirmam isso, pois, entendem o conceito de consumidor e fornecedor nos parâmetros da teoria finalista.

A respeito dessa teoria, a professora Cláudia Lima Marques (2016, p.346), dispõe que tal corrente entende o consumidor como parte vulnerável da relação contratual, como determina o princípio basilar disposto no artigo 4º, inciso I, do CDC. Desta forma, é necessário interpretar o conceito de destinatário final de modo restrito, sendo assim, destinatário final é aquele destinatário fático e econômico do bem.

Ademais, tal corrente considera a aquisição ou uso de bem ou serviço para fins de atividades econômicas, civis ou empresariais contraria o requisito essencial à relação de consumo, qual seja, ser o consumidor o aquele que vai desfrutar do bem. Sob essa teoria, o consumidor deve ser aquele que retira o bem de circulação, que rompe com a atividade econômica com finalidade de atender necessidades privadas, não podendo ser reutilizado.

Evidencia-se, assim, que para esta teoria, é considerada a destinação final do produto e não a destinação final do serviço de transporte de mercadorias. Acredita-se, então, que exportadores e importadores não são consumidores, eis que compõe a cadeia de produção econômica. Nesse sentido, dispõe Lamy (2007, p.108) que:

[...] os exportadores e importadores brasileiros não podem ser tidos como consumidores, pois a prestação de serviços de transporte não está ligada à destinação final, mas sim à atuação profissional dos contratantes, motivo pelo qual não há que se falar em relação de consumo.

Então, sendo as empresas importadoras e exportadoras excluídas da categoria de consumidoras, conseqüentemente, as relações oriundas dos contratos de transporte marítimo e mercadorias no regime do BL, não se equiparam as relações de consumo, afastando, pois, a aplicação do CDC.

Corroborando o mesmo entendimento, Sammarco e Sammarco (2013, p.110) acerca da não configuração de relação de consumo, concluem:

Em conclusão, no âmbito da autonomia do direito marítimo, ao transporte marítimo de mercadorias não há que se cogitar interpretação extensiva do CDC, de primeiro, porque não existe relação de consumo onde a carga transportada serve para incrementar a atividade comercial do contratante, evidenciando, nesse caso, a natureza mercantil do contrato de transporte e, de segundo, porque, na relação jurídica que decorre do transporte de mercadoria, se aplicam as regras da navegação, as regras do Decreto-lei n. 116/67, que regulam as operações inerentes ao transporte aquático de mercadorias, além das disposições específicas ainda em vigor no Código Comercial e os Tratados ratificados pelo Brasil.

Á vista disso, infere-se, pois que não há relação de consumo evidente entre as partes que compõe a relação jurídica firmada pelo BL. Esta cognição tem sido reconhecida pelos Tribunais, eis que estão notando a inexistência de vulnerabilidade, e, o Supremo Tribunal de Justiça (STJ) vem, recentemente, firmando entendimento relativo a esta questão, haja vista decisão recente em sede do REsp 1.391.650/SP, julgado em 18 de outubro de 2016, sob relatoria da Ministra Nancy Andringhi, no qual se compreendeu a “inaplicabilidade do CDC, como regra geral, aos contratos de transporte marítimo pela dificuldade de enquadramento como consumidor das partes contratantes.”

E, ainda, pertinente ressaltar que, consoante já averiguado em tópico próprio, é possível o embarcador inserir cláusulas e instruções no conhecimento de carga marítima, segundo a previsão do artigo 744 do CC.

Destarte, a posição minoritária defende que no caso dos contratos de transporte marítimo de mercadorias não são identificadas situações de contratos de natureza adesiva de relações consumeiristas ou outra que se pretende lesionar uma parte vulnerável com a finalidade de se aproveitar disso. O BL, para esta corrente, não é contrato de adesão nessa acepção, desmistificando toda a ideia de o armador ter por objetivo sair a frente do embarcador.

Assim, compreendem o conhecimento de carga marítima como contrato-tipo ou modelo, que, consolidam as práticas consuetudinárias deste ramo, surgindo da necessidade comercial do mercado, para que as negociações sejam mais ágeis, bem como, possam fluir e serem compreensíveis aos comerciantes dos vários países que compõe essa esfera comercial. Constitui, então, uma prática comercial costumeira e peculiar, aplicada na maioria dos países que participam do comércio exterior marítimo.

Sendo o BL fruto de costumes inerentes ao comércio internacional marítimo, certo é que a inserção de cláusula compromissória arbitral, para resolver as disputas oriundas dessa relação contratual, integra os costumes da referida atividade, uma vez que, a via arbitral marítima está mais habituada a lidar com estas matérias. De fato, a eleição da arbitragem não se dá por mera conveniência da uma parte em detrimento da outra, e, sim, porque este meio de solução é reconhecido internacionalmente pelos comerciantes que atuam nesse ramo, pois, tal via possui maior harmonia com esta atividade e regras mais desenvolvidas para lidar com litígio internacional de maneira mais ágil.

Portanto, resguardam os seguidores desta posição que o BL não possui natureza adesiva, bem como, não cabe a incidência do CDC nessas relações, uma vez que entendem não ser relação de consumo. E, ainda, por ser o conhecimento de embarque um contrato-tipo, o qual é usualmente empregado no mundo de maneira uniforme, com a finalidade de prestigiar os princípios e praxes regentes dessa atividade, insere-se a cláusula compromissória, pois enxergam esta como a melhor garantia da aplicação fidedigna dos termos pactuados pelas partes, esvaziando, assim, o argumento de que tal cláusula seria impeditiva de concretização de direito.

Não obstante as exposições no presente tópico, ainda prevalece o posicionamento majoritário no Brasil. Outrossim, somente nos últimos anos que surgirem precedentes jurisprudências que corroboram com o posicionamento minoritário, entendendo pela validade da cláusula compromissória arbitral. Destacam-se, aqui, dois importantes precedentes, ambos do TJSP que concede efetividade e validade da cláusula arbitral no BL.

O primeiro precedente, se trata de apelação tombada sob o número 7.307.457-0, julgada em 04.02.2009, interposta contra sentença que julgou procedente a ação regressiva de indenização desembolsada em virtude do contrato de seguro de sal transportado em navio, o qual teria sido avariado na vigência da expedição marítima, proposta pela seguradora da carga contra a empresa responsável pelo transporte.

Em sede recursal, a empresa contratada, insistiu pela incompetência absoluta da justiça brasileira, em razão da existência de cláusula contratual compromissória, bem como, suscita pela ocorrência da prescrição, nos termos da Súmula 151 do STF, no artigo 8º do Decreto-Lei nº. 116/1967 e em face do previsto no artigo 732 do CC, vez que não são aplicáveis aos contratos de transporte marítimos as disposições do CDC. A Colenda Corte, acatou a tese da apelante e determinou a eficácia da cláusula compromissória arbitral, com conseqüente extinção do processo, conforme disposto no artigo 267, VII do CPC.

A este respeito, pois, confira-se, os fundamentos utilizados pelo relator:

Registra-se, de pronto, que a cláusula compromissória estampada no conhecimento de embarque - que, sem sombra de dúvida, corporifica o contrato de transporte - e que se vê traduzida a fls. 230 sem impugnação da apelada, é de validade indisputável.

Com efeito, não o seria, isto é, poder-se-ia tê-la por abusiva acaso se tratasse de contrato de adesão celebrado na vigência do CDC (art. 4 e inciso VII do art. 51 - STJ, REsp 819.519).

Não é avença de adesão, todavia: trata-se de contrato de especificidades peculiares, inerentes ao complexo mundo do transporte marítimo internacional, isto é, as partes contratantes em absoluto podem ser tidas por hipossuficientes e, mais ainda, incapazes de discutirem as condições, tanto mais dado o vulto econômico do dispêndio da contraprestação.

Assim, parte-se da premissa de que se tratar de disposição válida e operante.

Insta salientar que o voto do relator confere, de maneira objetiva, que a cláusula possui validade indiscutível, uma vez que o BL não representa um contrato de adesão, e, sim, um contrato-tipo, ou seja, contrato de especificidades típico da esfera dos transportes marítimos internacionais.

Não obstante, a parte vencida insistiu e recorreu da decisão ao STJ, que manteve o julgado em 2ª instância, confira-se:

CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO. SEGURADORA. CLÁUSULA COMPROMISSÓRIA. ALEGAÇÃO DE VIOLAÇÃO DE DISPOSITIVOS CONSTITUCIONAIS. INVIABILIDADE. CONCEITO DE CONSUMIDOR.

TEORIA FINALISTA MITIGADA. AUSÊNCIA DE HIPOSSUFICIÊNCIA. IMPOSSIBILIDADE DE REEXAME DE FATOS E DE PROVAS. SÚMULA 7/STJ. MULTA POR OPOSIÇÃO DE EMBARGOS PROTETÓRIOS. AUSÊNCIA DE INDICAÇÃO DO DISPOSITIVO LEGAL VIOLADO. SÚMULA 284/STF. 1. [...]. 5. RECURSO ESPECIAL AQUE SE NEGA SEGUIMENTO. No acórdão recorrido, expressamente afirma-se a ausência de hipossuficiência na hipótese em tela, verbis (fls. 263-264 e-STJ): Registra-se, de pronto, que a cláusula compromissória estampada no conhecimento de embarque - que, sem sombra de dúvida, corporifica o contrato de transporte - e que se vê traduzida a fls 230 sem impugnação da apelada, é de validade indisputável. Com efeito, não o seria, isto é, poder-se-ia tê-la por abusiva acaso se tratasse de contrato de adesão celebrado na vigência do CDC (art. 4º e inciso VII do art. 51 - STJ, REsp 819.519). Não é avença de adesão, todavia: trata-se de contrato de especificidades peculiares, inerentes ao complexo mundo do transporte marítimo internacional, isto é, as partes contratantes em absoluto podem ser tidas por hipossuficientes e, mais ainda, incapazes de discutirem as condições, tanto mais dado o vulto econômico do dispêndio da contraprestação. Assim, parte-se da premissa de que se trata de disposição válida e operante. Assim, elidir as conclusões do aresto impugnado demandaria o revolvimento do conjunto fático-probatório dos autos, providência vedada nesta sede especial a teor da Súmula 07/STJ. (STJ - REsp 1321586/SP, Rel. Ministro PAULO DE TARSO SANSEVERINO, 3.ª T., j. 06.11.614, DJ 13.11.2014)<sup>5</sup>.

No mesmo sentido, caminhou 38ª Câmara do Tribunal de Justiça de São Paulo, nos autos do Apelação nº 1009026-77.2015.8.26.0002, em caso semelhante ao acima exposto, ou seja, ação de cobrança proveniente de sub-rogacao pelo pagamento de sinistro coberto por contrato de seguro de transporte marítimo internacional de carga.

No entanto, neste julgamento, desde a sentença foi julgada extinta a ação por falta de interesse de agir, todavia, tal litígio já havia sido discutido e sentenciado pela via arbitral.

Em sede de apelação, a seguradora pleiteou a anulação, reexame ou reversão do julgado para o segmento do feito, alegando julgamento ultra petita da sentença arbitral.

No entanto, em sede de decisão, o relator dispôs que:

Na hipótese, houve a comprovação da pactuação expressa de cláusula compromissória, convencionando a arbitragem como meio de solução de todo e qualquer litígio oriundo, direta ou indiretamente, do contrato de transporte marítimo de carga, [...], bem como estipulando todas as regras para a instituição do Tribunal, elegendo, para tanto, a Câmara Internacional

---

<sup>5</sup> STJ – Superior Tribunal de Justiça. **JusBrasil**. Disponível em: <<https://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/153687829/recurso-especial-resp-1321586-sp-2012-0090032-6>>. Acesso em: 2 de mai., 2018.



de Comércio de Londres/Inglaterra, como responsável para o julgamento das avenças, cláusula 4 dos termos e condições do conhecimento de embarque marítimo (*bill of lading*)<sup>6</sup>.

Portanto, a pactuação entre as partes se deu pelo BL, e, constava no referido instrumento cláusula compromissória arbitral convencionando a arbitragem como meio de solucionar qualquer conflito resultante daquela relação contratual.

Mantendo a sentença, e entendo a validade da cláusula arbitral, o relator trouxe o precedente acima indicado, e, o julgamento deste no STJ, que confirmou o entendimento de que o BL não é avença de adesão, e sim, contrato específico do universo dos transportes marítimos, bem como, é válida a cláusula compromissória arbitral. E, ainda, asseverou a validade e autonomia da cláusula compromissória presente no referido instrumento. Nos termos do voto do relator:

E a cláusula compromissória, trazida nos arts. 4º, da Lei 9.307/96 e 853, do Código Civil, é a convenção privada através da qual as partes em um contrato comprometem-se a submeter previamente à arbitragem os litígios que possam vir a surgir, relativamente a tal contrato, em especial considerando a autonomia da referida cláusula em relação ao instrumento a que vinculada, devendo inicialmente ser apreciada a análise pelo tribunal arbitral, quando poderá o Judiciário se manifestar a respeito de eventual validade, existência ou nulidade somente após a decisão proferida pelo árbitro, conforme arts. 8º, Parágrafo único, 32, I e 33, da Lei 9.307/96. A despeito de que a competência absoluta do referido Tribunal, para o julgamento das questões, proveio da pactuação expressa da cláusula compromissória [...].

Depreende-se, pois, do voto do relator, que este segue o entendimento da posição minoritária, e reafirma a cognição do relator do importante precedente tratado primeiro, afastando a relação do consumo da relação armador/embarcador, atestando o BL como contrato pertinente a dinâmica de transporte marítimo internacional, atribuindo, assim, validade e autonomia à cláusula, sendo o Judiciário incompetente para julgar litígios oriundos deste pacto contratual.

Pelo exposto, ainda que prevaleça a exegese do BL ser instrumento de adesão e, assim, seria inválida a cláusula arbitral, observa-se, que, à passos curtos, o Judiciário já profere decisões em consonância com a posição minoritária, o que representa algo positivo para à atividade comercial internacional de transporte

---

<sup>6</sup> TJSP – Tribunal de Justiça de São Paulo. **JusBrasil**. Disponível em: <<https://tj-sp.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/375659048/apelacao-apl-10090267720158260002-sp-1009026-7720158260002/inteiro-teor-375659065>>. Acesso em 2 de mai., 2018.

marítimos, pois, ao afirmar a validade da cláusula compromissória arbitral e, remeter o litígio ao tribunal arbitral especializado, traz a segurança de que se terá um julgamento mais justo, eis que os julgadores dominam as regras peculiares à atividade marítima.

## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Conforme visto no início do trabalho, o advento da Lei nº. 9.703/1996, introduziu inúmeras e importantes modificações no sistema brasileiro, e, em atenção voltada a inovação de atribuir validade a cláusula arbitral, tornando-a instrumento imprescindível para resolução de conflitos por meio de juízo arbitral. Bem como, a referida legislação trouxe a probabilidade de instituir a cláusula compromissória em contratos de adesão.

Em sequência, quando passada à análise do BL, em específico, quanto à sua natureza jurídica, notou-se que, ainda que vigore no Brasil o entendimento de se tratar de avença de adesão, restou demonstrado que o conhecimento de embarque é um contrato-tipo, e que as cláusulas padrão comumente estampadas no verso do referido instrumento, estão longe de significar qualquer imposição, mas sim, uma colação de costumes reconhecidos internacionalmente, empregados na atividade comercial internacional.

Infere-se, pois, que a opção de eleger a via arbitral para resolver as disputas oriundas do BL, também pertence a colação de costumes da esfera marítima. Neste particular, observou-se que a escolha da via arbitral não se dá por mera conveniência de uma das partes em detrimento da outra, mas, sim, pelo reconhecimento universal daqueles que atuam no comércio e transporte internacional de que, na arbitragem marítima, há regras que estão mais harmônicas com essa atividade, bem como, as regras procedimentais são mais desenvolvidas para lidar com disputas internacionais, de modo mais ágil na comunicação dos atos, produção de provas, meio de execução, dentro outros.

Portanto, compreendendo esta dinâmica, verifica-se que tais cláusulas arbitrais no BL não são impeditivas de direitos de quaisquer das partes, pelo contrário, garantem a aplicação fiel dos termos dos negócios jurídicos pactuados pelas partes por meio do conhecimento de carga marítimo.

Sob tal égide, é conclusivo que o transporte marítimo internacional não é instrumentalizado por contrato de natureza adesiva, e, sim, por instrumento-tipo que comporta a colação de costumes usual e prática no meio, não significando qualquer

imposição unilateral, de modo que as cláusulas-padrão são consolidação da negociação desejável a tal atividade costumeira, em favor de todos os autores que participam da expedição mercantil.

Então, a eleição da via arbitral, comuns às disputas marítimas, são reflexos das praxes do comércio internacional marítimo, de maneira que, diferente do entendimento majoritário no Brasil, não há favorecimento do armador ou do embarcados com a adoção da cláusula compromissória arbitral.

E, nesse sentido, brilhantemente, entenderam alguns julgadores, que, contrariando a posição majoritária, afastaram a relação consumerista entre as partes contratantes do BL, uma vez que não há vulnerabilidade, atestando que o BL não é contrato de adesão, e que a eleição da via arbitral faz parte do universo peculiar dos transportes marítimos, e, por isso, se estampada no conhecimento de embarque, o foro brasileiro é incompetente para processar o litígio, vez que a cláusula arbitral é válida, sendo o Tribunal Arbitral convencionado competente para julgar o ocorrido.

Por fim, ainda que entendam o BL como instrumento de adesão, consoante exposto no presente trabalho, a cláusula compromissória arbitral é válida, pois, a própria Lei de Arbitragem dispõe que é possível a inserção de cláusula compromissória em contratos de natureza adesiva.

## REFERÊNCIAS

AGUIAR, M.S. Contratos de transporte marítimo de cargas. **Revista Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário**, São Paulo, v.7, n.42, p.101-15, 2018.

BRAGHETTA, A. Cláusula compromissória – auto-suficiência da cláusula cheia. In: WALD, A. (org). **Doutrinas essenciais. Arbitragem e mediação**. Vol. II. Elementos da arbitragem e medidas de urgência. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2012, p.33-42.

BRASIL. **Lei nº. 9.307, de 23 de setembro de 1996**. 2003a. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/L9307.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9307.htm)>. Acesso em: 23 de mai., 2018.

\_\_\_\_\_. **Lei nº. 8.078, de 11 de setembro de 1990**. 2003b. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/l8078.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/l8078.htm)>. Acesso em 16 de mai., 2018.

CARMONA, C.A. **Arbitragem e processo**: um comentário à Lei nº. 9.307/96. 3.ed. São Paulo: Atlas, 2009.

Código Civil de 2002. **Lei nº. 10.406, de 10 de janeiro de 2002**. Vade Mecum. São Paulo: Saraiva, 2018.

CONCEIÇÃO, C.F.P. **A cláusula limitativa de responsabilidade civil nos contratos internacionais de transporte marítimo de mercadorias**. 2004. 121 f. Dissertação (Mestrado em Direito Marítimo). Universidade Católica de Santos, São Paulo, 2004.

COSTA, N.C.A. A convenção da arbitragem no contrato de adesão. In: TEPEDINO, G.; FACHIN, L.E. (orgs). **Doutrinas essenciais**: Obrigações e contratos. Vol. VI, São Paulo, Revista dos Tribunais, 2006, p.1027-1051.

DE NARDI, M. Eleição de Foro em Contratos Internacionais: uma visão brasileira. In: RODAS, J.G. (coord). **Contratos Internacionais**. 3.ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2002.

EFING, A.C. **Fundamentos do direito das relações de consumo**. Curitiba: Juruá, 2003.

ETCHEVERRY, C.A.. A Nova Lei de Arbitragem os Contratos de Adesão: algumas considerações. In: **Revista de Direito do Consumidor**. São Paulo: n. 21, jan/mar, 1997, p.51-60.

FERREIRA, T.B.; BACELLAR NETO, J. Análise crítica sobre o uso da cláusula compromissória nos contratos de adesão para efetivação da arbitragem nas relações de consumo. **Revista Jurídica: Democracia, Direito e Cidadania**. Rio de Janeiro, v.3, n.1, p.1-22, 2012.

GAGLIANO, P.S. Novo curso de Direito Civil. Vol.4. Tomo II. **Contrato em espécie**. 7.ed.rev.ampl., São Paulo: Saraiva, 2014.

GILBERTONI, C.A.C. **Teoria e Prática do Direito Marítimo**. 3.ed.atual.rev.ampl. Rio de Janeiro: Renovar, 2014.

GOMES, O. **Contratos**. 22.ed. Rio de Janeiro: Forense, 2004.

\_\_\_\_\_. **Contratos**. 20. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2000.

\_\_\_\_\_. **Contrato de Adesão**: condições gerais dos contratos. São Paulo: Revistas dos Tribunais, 1972.

LACERDA, J.C.S. **Curso de Direito Privado da navegação**. Vol. I. 3.ed. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 1984.

LAMY, E.A. Contrato de transporte marítimo internacional: competência e legislação aplicável. In: CASTRO Jr., O.A. (org). **Direito marítimo in Brasil**. São Paulo: Lex Editora, 2007, p.97-119.

KEED, S.; MENDONÇA, P.C.C. **Transportes e seguros no comércio exterior**. 2.ed. São Paulo: Aduaneiras, 2000.

MAGALHÃES, J. C. A Cláusula Arbitral nos contratos Internacionais. In: **I Congresso Mundial de Direito**, São Paulo. Anais do Congresso Mundial do Direito, 1980, p.209-219, 1980.

MANDELBAUM, R. **Contratos de adesão e contratos de consumo**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1996.

MARQUES, C.L. **Contratos no Código de Defesa do Consumidor**: o novo regime das relações contratuais. 8.ed.rev.,atual.,ampl. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2016.

MARTINS, E.M.O. **Curso de Direito Marítimo**. Vol. III: contratos e processo. São Paulo: Manole, 2015.

\_\_\_\_\_. **Curso de Direito Marítimo**. 4. ed. Vol. I, rev., ampl. e atual. Barueri: Manole, 2013.

MUNIZ, J.P. **Curso básico de Direito Arbitral**: teoria e prática. 3.ed. Juruá Editora: Curitiba, 2015.

NEY Jr., N. Da Proteção Contratual. Contrato de Adesão. In: PELLEGRINI, G. et al. **Código Brasileiro de Defesa do Consumidor**. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1995.

GAGLIANO, P.S.; PAMPLONA FILHO, R. **Novo Curso de Direito Civil**, Vol IV. São Paulo: Saraiva. 2012.

OSEGUEDA, D.M. **Cláusula Compromissória nos Contratos de Sociedade**. 2005. 55p. Monografia (Graduação em Direito). Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-Rio). Departamento de Direito. Rio de Janeiro, 2005.

PRADO, T.; GOLDENSTEIN, A.I.B.A. A arbitragem no ordenamento jurídico brasileiro. **Caderno da Escola de Direito de Relações Internacionais, UniBrasil**, Curitiba, v.1, n.24, p.98-111, jan./junh., 2016.

RAMOS, G.L.L. Autonomia da vontade nos contratos marítimos internacionais de transporte de mercadorias e sua aplicação no direito brasileiro. *Revista Direito Aduaneiro*, São Paulo, v.4, n.24, p.107-26, nov./dez., 2014.

RIZZARDO, A. **Contratos**. 6 ed. Rio de Janeiro: Forense, 2006.

SAMMARCO, O.; SAMMARCO, M.V. A fenomenologia do Direito Marítimo. In. SILVA FILHO, N.C.; WARDE Jr., W.J.; BAYEUX NETO, J.L. **Direito Marítimo Portuário**: novas questões. São Paulo: Quartier Latin, 2013, p.940110.

SAMPAIO, F.E.Z.; GLITZ, F.E.Z. Cláusula compromissória e contratos nulos: breves anotações sobre a autonomia e a conservação do contrato. **Scientia Iuris**, Londrina, v.14, n.1, p.9-24, nov., 2010.

SIANO, L.R.L. Cláusulas compromissórias arbitrais e de foro estrangeiro em contratos de transporte marítimo de mercadorias. In. SILVA, A.B. cols. **Revista Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário**. Ano VI, n.35, nov./dez., 2016, p.208-30.

SILVÉRIO, F.; MAY, O.O. A cláusula de eleição do foro no conhecimento de transporte marítimo (Bill of Lading). In. CASTRO Jr., O.A. (org). **Direito marítimo in Brasil**. São Paulo: Lex Editora, 2007, p.121-164.

STJ – Superior Tribunal de Justiça. **JusBrasil**. Disponível em: <<https://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/153687829/recurso-especial-esp-1321586-sp-2012-0090032-6>>. Acesso em: 2 de mai., 2018.

TAVARES, P.V.S. **Arbitragem no Brasil**. Monografia (Graduação em Direito). 2010. 42p. Faculdade Gama e Souza – FGS. Faculdade de Direito Gama e Souza. Bonsucesso. Rio de Janeiro, 2010.

TIBURCIO, C. Cláusulas compromissórias em contrato de adesão. In. **Revista Trimestral de Direito Civil**. v.44, out./dez., 2010, p.3-17.

TJSP – Tribunal de Justiça de São Paulo. **JusBrasil**. Disponível em: <<https://tj-sp.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/375659048/apelacao-apl->

10090267720158260002-sp-1009026-7720158260002/inteiro-teor-375659065>.  
Acesso em 2 de mai., 2018.

THEODORO Jr., H. **Curso de Direito Processual Civil**. 44.ed. Rio de Janeiro:  
Forense, 2007.