

## A OBRA

A presente obra, decorrente de atividade do Grupo de Pesquisa Princiologia, Constitucionalismo, Regulação e Juridicidade, registrado no CNPq, do Programa de Mestrado e Doutorado em Ciência Jurídica da Univali ([www.univali.br/pocj](http://www.univali.br/pocj)), objetiva contribuir para o desenvolvimento e a segurança jurídica das atividades portuárias e marítimas.

O livro surge após a pesquisa e edição de vários artigos e livros jurídicos voltados para os temas que envolvem comércio internacional, logística, portos e transporte marítimo.

O organizador da obra atua no setor de transportes e portos há 34 anos e, dentre outras atividades, é membro do Conselho Editorial de várias revistas jurídicas; advogado e consultor no setor de transportes e comércio exterior; membro fundador e consultor do Fórum Nacional de Secretários Estaduais da Indústria Naval, Portos e Atividades Afins (Fonseino), desde 2011; professor de cursos de Direito Regulatório, Direito Marítimo e Direito Portuário em várias instituições de ensino, em presas e entidades de classe no Brasil e no exterior, dentre as quais: IMLI, IMO, ONU, Malta, University of Macau, China, Center for Latin American Studies – Stanford University e Harvard University. Osvaldo Agripino de Castro Junior (Org.)

Osvaldo Agripino de Castro Junior (Org.)

Prefácio Frederico Bussinger

# CONTRATOS MARÍTIMOS E PORTUÁRIOS:

## RESPONSABILIDADE CIVIL

Adão Paulo Ferreira	Milene Corrêa Zerek Capraro
Augusto Grieco Sant'Anna Meirinho	Nara Rejane Moraes da Rocha
Bernardo Strobel Guimarães	Norman A. Martínez Gutiérrez
David William Kirk Henderson	Osvaldo Agripino de Castro Junior (Org.)
Egon Bockmann Moreira	Paulo Campos Fernandes
Frederico E. Z. Glitz	Pierre-Jean Bordahandy
Mércio Vasconcellos	Vera Maria Jacob de Fradera

São Paulo

  
**ADUANEIRAS**  
INFORMAÇÃO SEM FRONTEIRAS

2015

Copyright © 2015

Editora: Darlene Vieira Santos

Diagramação: Flavia A. Vanderlei e Nilza Ohe

Copydesk: Desirée P. Mazzanti

Revisão: Elaine Cristina Paulino Yuasa

Capa: Gustavo Favassa

Impressão e acabamento: Graphic Express



## Dedicatória

Dedico essa obra à comunidade de pessoas que trabalha nos portos e nos navios, movimentando mercadorias e lutando para facilitar o trânsito de passageiros, durante 24 horas por dia e 365 dias por ano, em todos os cantos do globo.

Esses trabalhadores contribuem para a logística e a aproximação dos povos e desenvolvem o comércio entre as nações e, dessa forma, estreitam laços de amizade e cooperação.

Aos "marinheiros de terra", aos servidores da Antaq e da Secretaria de Portos, Conaportos, Conselheiros dos CAPs, militares da Marinha do Brasil e professores e servidores do Ciaga e Ciaba, pelo que vêm fazendo pelo Ensino Profissional Marítimo e, por consequência, pela construção do nosso Poder Marítimo.

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)  
(Câmara Brasileira do Livro, SP, Brasil)

Contratos marítimos e portuários e responsabilidades civis / : prof. Dr. Frederico Dussinger ; organizador Osvaldo Agripino de Castro Junior. -- São Paulo : Aduaneras, 2015.

Bibliografia.  
ISBN 978-85-7125-788-3

1. Comércio exterior 2. Contratos (Direito civil) 3. Direito marítimo 4. Direito marítimo - Brasil 5. Portos - Lei e legislação - Brasil 6. Castro Junior, Osvaldo Agripino de. II. Dussinger, Frederico.

15-00243 CDD-347.79(81)  
-34:656.615(81)

Índices para catálogo sistemático:

1. Brasil : direito marítimo - 347.79(81)
2. Brasil : direito portuário - 34:656.615(81)

2015

Proibida a reprodução total ou parcial.  
Os infratores serão processados na forma da lei.

**EDIÇÕES ADUANEIRAS LTDA.**

SÃO PAULO-SP - 01301-000 - Rua da Consolação, 77

Tel.: 11 3545 2500 - Fax: 11 3545 2501

www.aduaneiras.com.br - e-mail: livraria@multieditoras.com.br

**Parte II**  
**Contratos Marítimos**

4. O Impacto da Convenção de Viena de 1980 nos Contratos Internacionais de Transporte de Mercadorias ..... 139  
*Vera Maria Jacob de Fradera*  
*Márcio Vasconcellos*
5. O Contrato de Fornecimento de Contêiner por Meio da Sobre-Estadia: a Possibilidade de uma Ilha?..... 171  
*Pierre-Jean Bordahandy*
6. Contratos de Salvamento (*Salvage Contracts*)..... 217  
*David William Kirk Henderson*
7. Análise da Intermediação de Empresas Brasileiras de Navegação nos Contratos de Afretamento de Navios de Bandeira Estrangeira para Exportação de Petróleo .... 237  
*Paulo Campos Fernandes*

**Parte III**  
**Contratos Portuários**

8. Contratos de Concessão e de Arrendamento Portuários: Aspectos Introdutórios..... 257  
*Oswaldo Agripino de Castro Junior*
9. Reequilíbrio Econômico-Financeiro do Contrato de Arrendamento Portuário ..... 305  
*Adão Paulo Ferreira*
10. Revisão e Reajuste de Tarifas na Nova Legislação Portuária..... 345  
*Egon Bockmann Moreira*  
*Bernardo Strobel Guimarães*
11. Negócios Imobiliários Portuários: Aspectos Ambientais e Urbanísticos Destacados..... 365  
*Milene Corrêa Zerek Capraro*

12. Contrato de Trabalho por Prazo Indeterminado nos Terminais Portuários de Uso Privado ..... 395  
*Augusto Grieco Sant'Anna Meirinho*

**Parte IV**  
**Responsabilidade Civil do Transportador e do Operador Portuário**

13. Contrato de Crucero y Responsabilidad. El Tribunal Supremo de Florida: Decidiendo entre el Derecho y la Justicia..... 421  
*Norman A. Martínez Gutiérrez*
14. Responsabilidad de los Transportistas de Pasajeros por Mar en Caso de Accidente (La Importancia del Reglamento CE 392/2009)..... 445  
*Norman A. Martínez Gutiérrez*
15. Responsabilidade Civil do Operador Portuário..... 465  
*Nara Rejane Moraes da Rocha*
16. Responsabilidade Civil do Operador Portuário: Breves Considerações a Partir da Jurisprudência Paranaense ..... 503  
*Frederico E. Z. Glitz*
17. Limitação da Responsabilidade Civil: Gerenciando o Risco nas Atividades Marítimas e Portuárias..... 517  
*Oswaldo Agripino de Castro Junior*

GRUPO RBS. Empresa vai pagar R\$ 2 milhões por contêiner carregado de lixo no Porto de Itajaí. *clicRBS Itajaí*, 30 maio 2012. Disponível em: <www.clicrbs.com.br>. Acesso em: 15 abr. 2014.

KEEDI, Samir. *Transportes, unitização e seguros internacionais de carga: prática e exercícios*. 5. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2011.

MORAES FILHO, Orlando de. A aplicação do Código de Defesa do Consumidor no contrato de transporte Marítimo. In: CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de (Org.). *Direito marítimo made in Brasil*. São Paulo: LEX, 2007. p. 165-210.

PASOLD, Cesar Luiz. *Lições preliminares de direito portuário*. Florianópolis: Conceito Editorial, 2007.

QUEIROGA, Bernardo Henrique Campos. A responsabilidade civil do operador portuário perante o proprietário da carga, pelas avarias desta, e perante terceiros estranhos ao contrato de operação portuária. *Revista Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário*, v. 3, n. 13, p. 51-64, mar./abr. 2013.

ROCHA, Nara Rejane Moraes da. *Responsabilidade civil do operador portuário*. São Paulo: Aduaneiras, 2014.

SILVA, Francisco Carlos de Moraes. *Direito portuário: o desenvolvimento do Direito Portuário frente à modernização dos portos e legislação complementar*. [Material cedido da obra em finalização]. 2013.

STOCO, Rui. *Tratado de responsabilidade civil: doutrina e jurisprudência*. 8. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2011.

## 16. Responsabilidade Civil do Operador Portuário: Breves Considerações a Partir da Jurisprudência Paranaense

Frederico E. Z. Glitz\*

**Sumário:** Introdução. I – Análise dos casos encontrados. II – Notas conclusivas. Referências.

**Resumo:** A entrada em vigor da Lei nº 12.815/2013 introduz novo marco regulatório da atividade portuária brasileira. Em termos de delineamento da responsabilidade civil do operador portuário, esse marco regulatório reproduz, em grande medida, o quadro normativo anterior. Embora isso pudesse representar um sinal de solidificação, traz, na verdade, a consolidação de um texto lacunoso. A análise jurisprudencial revela poucos casos apreciados e a pesquisa na doutrina, a total escassez de referências sobre o tema.

### Introdução

O marco normativo da atividade portuária no Brasil foi alterado pela Lei nº 12.815/2013, que se propôs a regular a exploração dos portos, instalações portuárias e demais atividades desempenhadas pelos operadores portuários.

\* Doutor em Direito das Relações Sociais pela Universidade Federal do Paraná (2011). Mestre em Direito das Relações Sociais pela Universidade Federal do Paraná (2005). Especialista em Direito dos Negócios Internacionais pela Universidade Federal de Santa Catarina (2003). Especialista em Direito Empresarial pelo Instituto de Ciências Sociais do Paraná (2002). Graduado em Direito pela Universidade Federal do Paraná (2000). Professor titular da Unochapecó e da Unicuritiba. Membro do Núcleo *Stricto Sensu* em Direito da Unochapecó. Membro do Conselho Editorial de vários periódicos especializados nacionais e da *Revista Education and Science without Borders* (Cazaquistão). Vice-presidente da Comissão de Propriedade Intelectual da OAB/PR. Membro do Instituto dos Advogados do Paraná (IAP). Diretor Científico do Instituto de Pesquisas em Comércio Internacional e Desenvolvimento (Inter). Componente da lista de árbitros da Câmara de Arbitragem e Mediação da Federação das Indústrias do Paraná (Camfiap). Atualmente, desenvolve pesquisas nos seguintes temas: cidadania, atores internacionais, atores privados e regulação internacional, contratos internacionais.

Para fazê-lo, conceituou o operador portuário como aquela "pessoa jurídica pré-qualificada para exercer as atividades de movimentação de passageiros ou movimentação e armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, dentro da área do porto organizado." (art. 2º, XIII).

Como se percebe do próprio conceito normativo, a atividade destinada ao operador portuário é bastante extensa. Se, ainda, considerarmos que sua atividade se inicia com a entrada da mercadoria "em seus armazéns, pátios ou locais outros designados para depósito" e só se encerra com a entrega efetiva no navio, por exemplo, (art. 2º do Decreto-Lei nº 116/1967), daí sim se pode dizer que se está diante de um dos mais férteis espaços para exemplos de responsabilidade civil.

Apesar disso, os Tribunais brasileiros não têm sido chamados a resolver significativo número de casos sobre tal tema. Algumas explicações parecem plausíveis: existem mecanismos contratuais que podem "incentivar" o deslocamento da discussão para o eixo contratual estabelecido entre as partes (Incoterms<sup>1</sup> e outras cláusulas de transferência de riscos seriam bons exemplos) e, além disso, no Brasil, o operador de transporte multimodal assume responsabilidade verdadeiramente ampla (a teor dos arts. 12 e 13 da Lei nº 9.611/1998), ainda que mantenha ação regressiva (art. 12, parágrafo único).

Ainda assim, a entrada em vigor da Lei nº 12.815/2013 manteve a menção específica da responsabilização do operador portuário, ainda que tal responsabilidade pudesse ser deduzida da legislação geral, mas o faz de forma a não deixar claro em que termos essa responsabilização se dá.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> GLITZ, Frederico Eduardo Zenedin. Transferência do risco contratual e Incoterms: breve análise de sua aplicação pela jurisprudência brasileira. *Revista do Instituto do Direito Brasileiro*, Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa, v. 5, p. 3885-3944, 2013.

<sup>2</sup> "Art. 26. O operador portuário responderá perante: I – a administração do porto pelos danos culposamente causados à infraestrutura, às instalações e ao equipamento de que a administração do porto seja titular, que se encontre a seu serviço ou sob sua guarda; II – o proprietário ou consignatário da mercadoria pelas perdas e danos que ocorrerem durante as operações que realizar ou em decorrência delas; III – o armador pelas avarias ocorridas na embarcação ou na mercadoria dada a transporte; IV – o trabalhador portuário pela remuneração dos serviços prestados e respectivos encargos; V – o órgão local de gestão de mão de obra do trabalho avulso pelas contribuições não recolhidas; VI – os órgãos competentes pelo recolhimento dos tributos incidentes sobre o trabalho portuário avulso; e VII – a autoridade aduaneira pelas mercadorias sujeitas a controle aduaneiro, no período em que lhe estejam confiadas ou quando tenha controle ou uso exclusivo de área onde se encontrem depositadas ou devam transitar."

O presente trabalho, então, se propõe a investigar, com base na Jurisprudência passada, qual seria a provável orientação interpretativa para responsabilizar o operador portuário para os danos que este viesse a causar a terceiros, em sendo estes puramente particulares.

Para responder a esse questionamento, buscou-se delimitar a pesquisa<sup>3</sup> a apenas dois Tribunais: o Tribunal de Justiça do Estado do Paraná, justamente em razão do seu porto, Paranaguá; e o Superior Tribunal de Justiça, uma vez que tem por função a uniformização da matéria. Para alcançar o objetivo, não se limitou a busca em termos temporais, e se tratou de realizar, no Superior Tribunal de Justiça, a pesquisa com três diferentes combinações de verbetes: "operador portuario" (resultando 58 resultados); "operador portuario" e "responsabilidade civil" (resultando 0 resultados) e "operador portuario" e "responsabilidade" (resultando 8 resultados).

Os verbetes de forma proposital omitiram qualquer acentuação. Dessa última combinação, foram encontrados: três casos de natureza puramente tributária, três casos de natureza puramente administrativa e apenas dois casos em que o Superior Tribunal de Justiça afirma estar diante de matéria de responsabilidade civil, mas que acaba deixando de analisar qualquer aspecto essencial (e esclarecedor) de sua fundamentação, uma vez que isso importaria reexame fático, proibido pela Súmula nº 7 da mesma Corte.

Aparentemente, portanto, o Superior Tribunal de Justiça não poderia fornecer a resposta buscada.

No Tribunal de Justiça do Paraná, a pesquisa realizou-se com apenas uma combinação de verbetes: "operador portuario" (também se omitindo acentuação), mas se acrescentou um requisito: os verbetes deveriam aparecer na ementa do acórdão. Foram localizados 11 casos, sendo dois deles exclusivamente de matéria trabalhista (acidente e segurança do trabalho) e outro se referia à declaração do operador portuário para fins de prescrição. Serão, portanto,

<sup>3</sup> A pesquisa foi realizada em 25 de agosto de 2014.

os oito restantes julgados, que servirão de fio condutor do presente artigo.

Advirta-se, ainda, que a pesquisa se baseia quase que exclusivamente na análise jurisprudencial por dois motivos:

- i) de ordem prática, busca-se entender como o intérprete "autêntico" encara a principal atividade logística do comércio internacional e, talvez, seu principal "nó";<sup>4</sup> e
- ii) a pesquisa doutrinária revela escassos recursos não só sobre o tema portuário em si, mas igualmente sobre a temática da responsabilidade civil do operador portuário.

Ainda que a matéria seja extremamente relevante, em busca de uma resposta minimamente satisfatória, resta-nos explorar a fonte, ainda que também escassa, da jurisprudência estadual. Eis a senda que se passa a trilhar.

### I – Análise dos Casos Encontrados

Antes da vigência da atual legislação, vigorava a Lei nº 8.630/1993, cujo art. 11<sup>5</sup> tinha redação muito similar àquela do atual art. 26 da Lei nº 12.815/2013.

<sup>4</sup> Outro "nó" que pode ser mencionado é a infraestrutura portuária e os consequentes custos de atraso no embarque/desembarque da mercadoria. Para maiores detalhes, vide: GLITZ, Frederico Eduardo Zenedin. *Mora na devolução do contêiner: análise da visão jurisprudencial brasileira acerca do comércio internacional*. Revista do Instituto de Direito Brasileiro, Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa, n. 11, p. 12423-12463, 2013.

<sup>5</sup> "Art. 11. O operador portuário responde perante: I – a Administração do Porto, pelos danos culposamente causados à infra-estrutura, às instalações e ao equipamento de que a mesma seja a titular ou que, sendo de propriedade de terceiro, se encontre a seu serviço ou sob sua guarda; II – o proprietário ou consignatário da mercadoria, pelas perdas e danos que ocorrerem durante as operações que realizar ou em decorrência delas; III – o armador, pelas avarias provocadas na embarcação ou na mercadoria dada a transporte; IV – o trabalhador portuário, pela remuneração dos serviços prestados e respectivos encargos; V – o órgão local de gestão de mão-de-obra do trabalho avulso, pelas contribuições não recolhidas; VI – os órgãos competentes, pelo recolhimento dos tributos incidentes sobre o trabalho portuário avulso."

Pode, portanto, ser muito útil compreender como foram entendidos os casos julgados e fundamentados a partir da Lei nº 8.630/1993 de modo a se concluir qual seria a tendência de interpretação da atual legislação.

Advirta-se, contudo, que esse é um exercício argumentativo, na medida em que 20 anos separam as duas legislações. Não só teses doutrinárias se desenvolveram como tendências jurisprudenciais se consolidaram. A semelhança da redação, contudo, pode indicar elementos de interpretação e, mesmo, afastar algumas dúvidas dos atuais intérpretes.

Destaque-se, por fim, que todos os oito casos localizados na jurisprudência do Tribunal paranaense, seguindo os critérios delineados na introdução deste artigo, foram julgados sob a égide da legislação revogada. Passemos a entendê-los:

LI – O primeiro caso<sup>6</sup> é recurso em que se discutiu a responsabilidade da Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (Appa) em razão da queda do *container* (quando de sua movimentação) e consequente avaria. A seguradora, sub-rogada no crédito pretendia responsabilizar a Appa, uma vez que seria seu dever realizar as operações portuárias (entre elas a operação do maquinário necessário – no caso *portainer*).

O Tribunal, contudo, entendeu que a administração do porto "não possui responsabilidade pela retirada ou pelo carregamento de navios, tão somente o depósito e armazenagem das mercadorias e *containers* após serem estes descarregados" e que tal descarga se daria por "empresas privadas" contratadas pelo comandante do navio e dono da mercadoria. Destaca, por fim, a Câmara que o critério para tal responsabilização seria a culpa, ou seja, estar-se-ia diante de uma hipótese de responsabilidade subjetiva.

<sup>6</sup> PARANÁ. Tribunal de Alçada. Ação de Ressarcimento. Indenização Promovida pela Seguradora Contra a Administradora do Porto de Paranaguá – Appa – (Art. 1.521, III, C.C.). Culpa do Preposto não Comprovada. Improcedência. Retirada de *Container* do Navio – Responsabilidade do Operador Portuário (L. 8.630/93). Recurso Improvido. Companhia Paulista de Seguros *versus* Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina – Appa. Apelação Cível nº 179.195-3. 7ª Câmara Cível. Relator Juiz Miguel Pessoa. Julgado em 16 de abril de 2003.

I.2 – O segundo caso<sup>7</sup> envolvia a discussão sobre o ressarcimento por indenização paga por avarias causadas no casco do navio. O Tribunal paranaense, também utilizando o teor do art. 11 da Lei nº 8.630/1993, atribui tal responsabilidade ao “operador portuário”.

O detalhe do caso é que a responsabilidade do operador era reforçada por cláusula contratual expressa em que ele assumia, contratualmente, a responsabilidade pelas avarias ocasionadas ao navio e outros equipamentos. Nesse caso, o Tribunal não se refere a nenhum critério de responsabilização, além da cláusula contratual e do próprio dispositivo do art. 11 da Lei nº 8.630/1993.

I.3 – O terceiro caso<sup>8</sup> envolvia discussão sobre a avaria em carga de vidros acondicionada em *containers* sob a responsabilidade de determinado operador. Tais *containers* teriam sido retirados do navio e embarcados em um caminhão, mas, no percurso (dentro do porto), a mercadoria tombou e acabou sendo avariada. Com isso, a discussão instaurada é se a responsabilidade seria ou não do operador portuário.

O Tribunal entendeu que como as avarias não ocorreram durante as atividades de carga e descarga, o operador não poderia ser

<sup>7</sup> PARANÁ. Tribunal de Justiça. Apelação Cível – Inaplicabilidade do Artigo 557, § 1º-“A” do Código de Processo Civil, Quando Verificada Razões Recursais Passíveis de Controvérsia – Ação de Resolução Contratual C/C Reparação de Danos e Compensação de Dívidas – Preliminar de Incompetência Absoluta em Razão de Litispendência – Inocorrência – Cerceamento do Direito de Defesa Ante o Julgamento Antecipado da Lide – Inocorrência – Operador Portuário Contratado para Efetuar a Operação de Embarque – Acidente Quando do Carregamento da Mercadoria – Avaria no Casco do Navio – Lei 8.630/93, Art. 11 – Responsabilidade do Operador Portuário – Dívida Paga pela Apelada – Sub-Rogação – Ocorrência – Ausência de Notificação do Devedor – Irrelevância – Compensação com o Crédito Oriundos da Operação Contratada – Possibilidade – Recurso Adesivo – Interposição Extemporânea – Não Conhecimento, Recurso Adesivo não Conhecido. Recurso de Apelação Desprovido. Marcon Serviços de Despachos em Geral Ltda. *versus* Gerdau Açominas S.A. Apelação Cível nº 345315-4. 9ª Câmara Cível. Relator Des. José Aniceto. Julgado em 16 de outubro de 2008.

<sup>8</sup> PARANÁ. Tribunal de Justiça. Apelação Cível – Ação de Indenização – Avarias em *Container* – Transporte Infra-Porto – Ato Ilícito não Configurado por Parte do Operador Portuário – Ausência do Dever de Indenizar – Manutenção da Sentença. Recurso Desprovido. Apelação Cível nº 379168-0. Vidraçaria Linde Ltda. *versus* Wilport Operadores Portuários S.A. 9ª Câmara Cível. Relator Des. José Aniceto. Julgado em 13 de novembro de 2008.

responsabilizado. Nesse caso, mais uma vez, o Tribunal paranaense exigiu, expressamente, a necessidade de demonstração do elemento “culpa” para responsabilização do operador portuário.

I.4 – O quarto caso envolvia<sup>9</sup> pretensão indenizatória de empresa que teve quantidade de mercadoria entregue (desembarque) a menor do que aquela embarcada. Nesse caso, o acórdão considerou que o operador portuário exerceria “serviço público federal” (a teor do art. 1º da Lei nº 8.630/1993) e, portanto, sua responsabilidade seria objetiva.

Essa é a primeira vez em que esse entendimento aparece na jurisprudência do Tribunal paranaense. Alguns dados, no entanto, são ainda mais significativos:

- i) o precedente citado como fundamento do julgado é o precedente objeto do item I.2, em que nenhum parâmetro de responsabilização foi mencionado e, mais, havia cláusula contratual expressa de responsabilização;
- ii) a mesma Câmara do Tribunal paranaense até então julgava os mesmos casos baseados no art. 11 da Lei nº 8.630/1993 como sendo de responsabilidade subjetiva.

I.5 – No quinto caso,<sup>10</sup> discutiu-se a possibilidade de existência de responsabilidade solidária entre o transportador e o operador por-

<sup>9</sup> PARANÁ. Tribunal de Justiça. Apelação Cível – Ação de Ressarcimento – Preliminar de Prescrição – Não Configurada – Mérito – Desembarque de Mercadoria no Porto – Quantidade Especificada no Laudo da Receita Federal Quando do Atracamento do Navio Entregue em Menor Quantidade ao Destinatário – Documento Público – Presunção *Iuris Tantum* – Responsabilidade Objetiva do Operador Portuário – Concessionário de Serviço Público – Dever de Indenizar. Recurso Desprovido. Apelação Cível nº 596147-9. Fortesolo Serviços Integrados Ltda. *versus* Bradesco Seguros S.A. 9ª Câmara Cível. Relator Des. José Aniceto. Julgado em 29 de outubro de 2009.

<sup>10</sup> PARANÁ. Tribunal de Justiça. Seguro. Ação Regressiva. Danos à Carga Transportada. Operadora Portuária. Responsabilidade Restrita aos Danos Causados a Carga Durante a Operação de Descarga. Ausência de Responsabilidade Solidária entre Ela e o Transportador pela Simples Constatação da Perda Parcial da Carga. Apelação Provida. Apelação Cível nº 566.481-7. Rocha Top Terminais e Operadores Portuários Ltda. *versus* Bradesco Seguros S.A. Décima Câmara Cível. Relator Juiz Convocado Albino Jacomet Guérios. Julgado em 14 de janeiro de 2010.

tuário por perda parcial da carga. O Tribunal, ao interpretar o dispositivo do art. 11 da Lei nº 8.630/1993, considerou que a responsabilidade do operador portuário estaria adstrita à operação de carga e descarga, não podendo ser estendida para eventuais danos ocorridos durante o transporte (daí porque não se poderia falar em solidariedade). Esse mesmo entendimento já havia, de alguma forma, sido dado no caso descrito no item I.3.

I.6 – No sexto caso,<sup>11</sup> as mesmas partes do caso anterior estavam envolvidas, mas, dessa vez, a matéria versava sobre pretensão de ressarcimento securitário em razão de a operadora portuária ter indenizado cliente que teve perdas no momento do embarque da mercadoria. Em primeiro grau, concluiu-se que havia nexo de causalidade entre a atividade do operador e o suposto dano sofrido, motivo pelo qual não haveria o porquê de tal ressarcimento.

O acórdão enfatiza que o operador não só teria responsabilidade objetiva (“exercício de atividade pública”) como, no caso, não teria conseguido demonstrar como os documentos oficiais que demonstrariam a perda da mercadoria estariam equivocados. Mais uma vez, portanto, o Tribunal retorna o fundamento (*vide* item I.4) de que a responsabilidade do operador portuário seria objetiva, pois é aquela da Administração.

<sup>11</sup> PARANÁ. Tribunal de Justiça. Apelação Cível – Responsabilidade Civil – Operador Portuário – Seguradora que Pretende o Ressarcimento da Indenização Paga à sua Segurada em Virtude da Perda de Mercadoria pela Requerida, Operadora Portuária – Legitimidade Passiva Configurada, Vez que nos Autos se Discute Justamente a Conduta da Requerida – Prazo Trienal de Prescrição, Referente à Ação por Responsabilidade Civil – Prazo Anual do DL 116/67 que não se Aplica à Discussão entre Operador Portuário e Importador – Desnecessidade de Ingresso na Lide da Appa, Porquanto Seja a Responsabilidade da Requerida o Objeto da Discussão – Descompasso entre a Quantidade de Mercadoria Analisada pela Receita Federal e Aquela que Efetivamente Chegou à Importadora – Perda que se Operou Enquanto a Mercadoria Estava sob a Responsabilidade da Ré – Requerida que, Mesmo Respondendo Objetivamente pelos Danos Causador, não Logrou Demonstrar Eventuais Excludentes de Responsabilidade – Indenização Devida – Apelo Desprovido. Apelação Cível nº 679795-3. Rocha Top Terminais e Operadores Portuários Ltda. *versus* Bradesco Seguros S.A. Décima Câmara Cível. Relatora Juíza Convocada Denise Kruger Pereira. Julgado em 8 de julho de 2010.

I.7 – O sétimo caso<sup>12</sup> envolvia o pedido de reforma de decisão que condenou a operadora portuária a pagar, em regresso, à seguradora o valor da indenização que esta havia pago ao segurado em razão das perdas que este havia sofrido (desaparecimento de mercadoria no armazém da operadora portuária). O Tribunal manteve a decisão sem, contudo, esclarecer se a responsabilidade da operadora era objetiva ou subjetiva.

I.8 – O oitavo, e último caso<sup>13</sup> encontrado na jurisprudência paranaense, tratava-se de caso de ação indenizatória em que seguradora buscava o ressarcimento securitário em razão de indenização paga por perda parcial de mercadoria (carga declarada no porto de origem/carga desembarcada). O Tribunal considerou haver responsabilidade objetiva do operador (citando o caso relatado no item I.4 como precedente).

Embora tenham sido poucos os casos julgados pelo Tribunal paranaense, algumas conclusões podem ser retiradas. É o que faremos já em sede de encerramento deste texto.

<sup>12</sup> PARANÁ. Tribunal de Justiça. Recurso de Apelação. Ação Regressiva de Ressarcimento de Seguro. Alegada Nulidade da Sentença por Cerceamento de Defesa. Ré que é Intimada para Especificar as Provas e Permanece Inerte. Preclusão. Ausência de Manifestação Inclusive após a Audiência para a qual Restou Intimada. Julgamento Antecipado que não Ofende a Ampla Defesa. Juiz que é o Destinatário das Provas. O Operador Portuário Responde Perante Proprietário ou Consignatário da Mercadoria, pelas Perdas e Danos que Ocorrem Durante as Operações que Realizar ou em Decorrencia Delas. Inteligência do Art. 11, II da Lei nº 8.630/93. Sentença Mantida. Recurso não Provido. Apelação Cível nº 887.733-2. Multitrans Transportes e Armazéns Gerais Ltda. *versus* Royal & Sunalliance Seguros (Brasil) S.A. Décima Câmara Cível. Relatora Juíza Convocada Denise Antunes. Julgamento em 16 de agosto de 2012.

<sup>13</sup> PARANÁ. Tribunal de Justiça. Apelação Cível – Ação de Ressarcimento – Preliminar de Prescrição não Acolhida – Transporte Marítimo de Mercadoria – Desembarque de Quantidade Menor que a Registrada no Laudo da Receita Federal – Documento Público – Presunção *Iuris Tantum* – Responsabilidade Objetiva do Transportador e do Operador Portuário – Concessionário de Serviço Público – Dever de Indenizar – Inocorrência de Sucumbência Recíproca – Honorários Sucumbenciais Mantidos – Valor Adequado com o Trabalho Desenvolvido – Recursos Desprovidos. Apelação Cível nº 901.630-0. Cargill Internacional *versus* Fospar S.A. e Itaú XL Seguros Corporativos S.A. 9ª Câmara Cível. Relator Des. Renato Braga Bettge. Julgamento em 30 de agosto de 2012.



## II – Notas Conclusivas

O Tribunal paranaense, embora tenha revelado apenas oito casos, apresentou uma tendência bastante interessante: a responsabilidade do operador portuário passa de subjetiva a objetiva. Aparentemente, hoje esse entendimento é consolidado naquele Tribunal.

Também parece estar consolidado o entendimento de que a responsabilidade do operador portuário, na jurisprudência paranaense, é objetiva com base na responsabilidade da Administração Pública. Esse entendimento, contudo, foi o fundamento de um único julgado, repetido a partir de então por mais um julgado (de forma expressa).

Então, embora se possa dizer que o Tribunal de Justiça do Paraná hoje julga a responsabilidade do operador portuário como sendo um caso de responsabilidade objetiva baseado na responsabilidade da Administração, tal justificativa é pouco fundamentada em quaisquer dos acórdãos que a mencionam.

Por outro lado, a escassa doutrina acerca do tema prefere abordar a responsabilidade civil do operador portuário em termos de responsabilidade civil objetiva, mas o faz, normalmente, em razão da atividade empresarial que o operador exerce.<sup>14</sup> Esta, aliás, parece ser a melhor opinião a respeito do tema.

Isso porque o operador portuário não exerce atividade própria da Administração, nem mesmo serviço público concedido ou delegado.<sup>15</sup> Trata-se, nitidamente, de atividade exercida por terceiro que, gerenciando os riscos a que a atividade está sujeita, trata de obter o lucro a que a toda a atividade empresarial está voltada.<sup>16</sup>

<sup>14</sup> QUEIROGA, Bernardo Henrique Campos. A responsabilidade civil do operador portuário perante o proprietário da carga, pelas avarias desta e perante terceiros estranhos ao contrato de operação portuária. *Revista Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário*, v. 3, n. 13, p. 51-64, mar./abr. 2013.

<sup>15</sup> Não bastasse isso, o próprio art. 21 do Decreto nº 8.033/2013, que regulamentou a Lei nº 12.815/2013, prevê: "Art. 21. Os contratos celebrados entre a concessionária e terceiros serão regidos pelas normas de direito privado, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros e o poder concedente, sem prejuízo das atividades regulatória e fiscalizatória da Antaq."

<sup>16</sup> Outro "indício" neste sentido é que o art. 37 do Decreto nº 8.033/2013, quando prevê a indicação de representantes da "classe empresarial" no conselho da autoridade portuária, menciona os operadores portuários (art. 37, II, "b").

A explicação que a responsabilidade civil dá para os danos advindos do exercício de tal atividade<sup>17</sup> é, justamente, o "risco", ou seja, a responsabilidade objetiva. A positivação de tal lógica se encontra, hoje, respaldada no art. 931 do Código Civil brasileiro.

Outros "indícios" poderiam ainda ser buscados:

- i) a própria Lei nº 12.815/2013, quando quer se referir a alguma responsabilização específica, menciona o critério "culpa" (art. 26, I, por exemplo); e
- ii) tradicionalmente toda a atividade de transporte é regulada, por tradição legislativa e jurisprudencial, no Brasil, pela responsabilidade objetiva.

Ao lado da responsabilidade civil objetiva, embora por outro fundamento, a análise da jurisprudência do Tribunal paranaense revelou ainda dois outros dados:

- i) em princípio a extensão da responsabilidade do operador portuário seria adstrita às operações de embarque e desembarque, mesmo que eventuais avarias acontecessem em transporte dentro do próprio porto; e
- ii) não seria admitida a extensão de sua responsabilidade pela via da responsabilização solidária.

Em que pesem eventuais divergências quanto à fundamentação, a análise dos julgados do Tribunal de Justiça do Paraná revela como, diante de poucos recursos normativos e de quase inexistentes fontes doutrinárias, ainda assim os institutos do Direito Portuário alcançam algum tipo de solução judicial técnica.

## Referências

GLITZ, Frederico Eduardo Zenedin. Mora na devolução do contêiner: análise da visão jurisprudencial brasileira acerca do comércio internacional. *Revista do Instituto de Direito Brasileiro*, Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa, n. 11, p. 12423-12463, 2013.

\_\_\_\_\_. Transferência do risco contratual e Incoterms: breve análise de sua aplicação pela jurisprudência brasileira. *Revista do Instituto*

<sup>17</sup> NORONHA, Fernando. Desenvolvimentos contemporâneos da responsabilidade civil. *Revista dos Tribunais*, São Paulo: RT, n. 761, p. 31-44, mar. 1999.

do Direito Brasileiro, Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa, v. 5, p. 3885-3944, 2013.

NORONHA, Fernando. Desenvolvimentos contemporâneos da responsabilidade civil. *Revista dos Tribunais*, São Paulo: RT, n. 761, p. 31-44, mar. 1999.

PARANÁ. Tribunal de Alçada. Ação de Ressarcimento. Indenização Promovida pela Seguradora Contra a Administradora do Porto de Paranaguá – Appa – (Art. 1.521, III, C.C.). Culpa do Preposto não Comprovada. Improcedência. Retirada de *Container* do Navio – Responsabilidade do Operador Portuário (L. 8.630/93). Recurso Improvido. Companhia Paulista de Seguros *versus* Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina – Appa. Apelação Cível nº 179.195-3. 7ª Câmara Cível. Relator Juiz Miguel Pessoa. Julgado em 16 de abril de 2003.

\_\_\_\_\_. Tribunal de Justiça. Apelação Cível – Ação de Indenização – Avarias em *Container* – Transporte Infra-Porto – Ato Ilícito não Configurado por Parte do Operador Portuário – Ausência do Dever de Indenizar – Manutenção da Sentença. Recurso Desprovido. Apelação Cível nº 379168-0. Vidraçaria Linde Ltda. *versus* Wilport Operadores Portuários S.A. 9ª Câmara Cível. Relator Des. José Aniceto. Julgado em 13 de novembro de 2008.

\_\_\_\_\_. Apelação Cível – Ação de Ressarcimento – Preliminar de Prescrição não Acolhida – Transporte Marítimo de Mercadoria – Desembarque de Quantidade Menor que a Registrada no Laudo da Receita Federal – Documento Público – Presunção *Iuris Tantum* – Responsabilidade Objetiva do Transportador e do Operador Portuário – Concessionário de Serviço Público – Dever de Indenizar – Inocorrência de Sucumbência Recíproca – Honorários Sucumbenciais Mantidos – Valor Adequado com o Trabalho Desenvolvido – Recursos Desprovidos. Apelação Cível nº 901.630-0. Cargill Internacional *versus* Fospar S.A. e Itaú XL Seguros Corporativos S.A. 9ª Câmara Cível. Relator Des. Renato Braga Bettega. Julgamento em 30 de agosto de 2012.

\_\_\_\_\_. Apelação Cível – Ação de Ressarcimento – Preliminar de Prescrição – Não Configurada – Mérito – Desembarque de Mercadoria no Porto – Quantidade Especificada no Laudo da Receita Federal

Quando do Atracamento do Navio Entregue em Menor Quantia ao Destinatário – Documento Público – Presunção *Iuris Tantum* – Responsabilidade Objetiva do Operador Portuário – Concessionário de Serviço Público – Dever de Indenizar. Recurso Desprovido. Apelação Cível nº 596147-9. Fortesolo Serviços Integrados Ltda. *versus* Bradesco Seguros S.A. 9ª Câmara Cível. Relator Des. José Aniceto. Julgado em 29 de outubro de 2009.

\_\_\_\_\_. Apelação Cível – Inaplicabilidade do Artigo 557, § 1º-“A” do Código de Processo Civil, Quando Verificada Razões Recursais Passíveis de Controvérsia – Ação de Resolução Contratual C/C Reparação de Danos e Compensação de Dívidas – Preliminar de Incompetência Absoluta em Razão de Litispêndência – Inocorrência – Cerceamento do Direito de Defesa ante o Julgamento Antecipado da Lide – Inocorrência – Operador Portuário Contratado para Efetuar a Operação de Embarque – Acidente Quando do Carregamento da Mercadoria – Avaria no Casco do Navio – Lei 8.630/93, Art. 11 – Responsabilidade do Operador Portuário – Dívida Paga pela Apelada – Sub-Rogação – Ocorrência – Ausência de Notificação do Devedor – Irrelevância – Compensação com o Crédito Oriundos da Operação Contratada – Possibilidade – Recurso Adesivo – Interposição Extemporânea – Não Conhecimento. Recurso Adesivo não Conhecido. Recurso de Apelação Desprovido. Marcon Serviços de Despachos em Geral Ltda. *versus* Gerdau Açominas S.A. Apelação Cível nº 345315-4. 9ª Câmara Cível. Relator Des. José Aniceto. Julgado em 16 de outubro de 2008.

\_\_\_\_\_. Apelação Cível – Responsabilidade Civil – Operador Portuário – Seguradora que Pretende o Ressarcimento da Indenização Paga a sua Segurada em Virtude da Perda de Mercadoria pela Requerida, Operadora Paraná. Tribunal de Justiça. Apelação Cível – Responsabilidade Civil – Operador Portuário – Seguradora que Pretende o Ressarcimento da Indenização Paga à Sua Segurada em Virtude da Perda de Mercadoria pela Requerida, Operadora Portuária – Legitimidade Passiva Configurada, Vez que nos Autos se Discute Justamente a Conduta da Requerida – Prazo Trienal de Prescrição, Referente à Ação por Responsabilidade Civil – Prazo Anual do DL 116/67 que não se Aplica à Discussão entre Operador Portuário e Importador – Desnecessidade de Ingresso na Lide da Appa, Porquanto seja a Responsabilidade da Requerida o Objeto da Discussão – Descom-

passo Entre a Quantidade de Mercadoria Analisada pela Receita Federal e Aquela que Efetivamente Chegou à Importadora – Perda que se Operou Enquanto a Mercadoria Estava sob a Responsabilidade da Ré – Requerida que, Mesmo Respondendo Objetivamente pelos Danos Causador, não Logrou Demonstrar Eventuais Excludentes de Responsabilidade – Indenização Devida – Apelo Desprovido. Apelação Cível nº 679795-3. Rocha Top Terminais e Operadores Portuários Ltda, versus Bradesco Seguros S.A. Décima Câmara Cível. Relatora Juíza Convocada Denise Kruger Pereira. Julgado em 8 de julho de 2010.

\_\_\_\_\_. Seguro. Ação Regressiva. Danos à Carga Transportada. Operadora Portuária. Responsabilidade Restrita aos Danos Causados a Carga Durante a Operação de Descarga. Ausência de Responsabilidade Solidária Entre ela e o Transportador pela Simples Constatação da Perda Parcial da Carga. Apelação Provida. Apelação Cível nº 566.481-7. Rocha Top Terminais e Operadores Portuários Ltda, versus Bradesco Seguros S.A. Décima Câmara Cível. Relator Juiz Convocado Albino Jacomel Guérios. Julgado em 14 de janeiro de 2010.

\_\_\_\_\_. Recurso de Apelação. Ação Regressiva de Ressarcimento de Seguro. Alegada Nulidade da Sentença por Cerceamento de Defesa. Ré que é Intimada para Especificar as Provas e Permanece Inerte. Preclusão. Ausência de Manifestação Inclusive após a Audiência para a qual Restou Intimada. Julgamento Antecipado que não Ofende a Ampla Defesa. Juiz que é o Destinatário das Provas. O Operador Portuário Responde Perante Proprietário ou Consignatário da Mercadoria, pelas Perdas e Danos que Ocorrerem Durante as Operações que Realizar ou em Decorrencia Delas. Inteligência do Art. 11, II da Lei nº 8.630/93. Sentença Mantida. Recurso não Provido. Apelação Cível nº 887.733-2. Multitrans Transportes e Armazéns Gerais Ltda, versus Royal & Sunalliance Seguros (Brasil) S.A. Décima Câmara Cível. Relatora Juíza Convocada Denise Antunes. Julgamento em 16 de agosto de 2012.

QUEIROGA, Bernardo Henrique Campos. A responsabilidade civil do operador portuário perante o proprietário da carga, pelas avarias desta e perante terceiros estranhos ao contrato de operação portuária. *Revista Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário*, v. 3, n. 13, p. 51-64, mar./abr. 2013.

## 17. Limitação da Responsabilidade Civil: Gerenciando o Risco nas Atividades Marítimas e Portuárias

Oswaldo Agripino de Castro Junior\*

**Sumário:** Introdução. Parte 1. Limitação da responsabilidade civil no transporte marítimo de mercadorias. Parte 2. O conceito de limitação da responsabilidade civil no direito inglês. 2.1. Contra ou a favor da limitação da responsabilidade civil? Parte 3. Importância da limitação da responsabilidade civil para as atividades marítimas e portuárias. 3.1. Cláusulas limitativa e exonerativa da responsabilidade civil no transporte marítimo. Considerações finais. Referências.

### Introdução

O incremento da economia brasileira e, por sua vez, da atividade empresarial têm demandado maior uso das *atividades marítimas*, tais como pesquisa e exploração de petróleo no mar e transporte marítimo de pessoas, cargas, inclusive de substâncias nocivas e perigosas,<sup>1</sup> bem como *atividades portuárias*,<sup>2</sup> dentre as quais ser-

\* Advogado (UERJ/1992), sócio do Agripino & Ferreira Advocacia e Consultoria e inscrito na OAB/SC e OAB/RJ. Pós-doutor em Regulação de Transportes e Portos comparada pelo Center for Business and Government da Harvard University. Bacharel em Ciências Náuticas (Ciaga/1983) e piloto de navios durante quatro anos, tendo viajado para 27 países. Doutor em Direito e Relações Internacionais (CPGD-UFSC), Visiting Scholar na Stanford Law School. Professor de Direito Marítimo e Direito Regulatório do Mestrado e Doutorado em Ciência Jurídica da Univali <www.univali.br/ppcj>, Itajaí, e do Mestrado em Engenharia de Transportes e Gestão Territorial da UFSC/LabTrans.

<sup>1</sup> Acerca do tema: CASTRO JUNIOR, Oswaldo Agripino de; SILVA, Renato Rodrigues da. Breves notas sobre a limitação da responsabilidade civil no transporte marítimo de cargas perigosas e substâncias nocivas à luz da Convenção HNS 2010. *Revista Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário*, v. 3, n. 15, p. 95-109, jul./ago. 2013.

<sup>2</sup> O art. 17, § 1º, inciso VI, da Lei nº 12.815/2013, assim dispõe: "Art. 17. A administração do porto é exercida diretamente pela União, pela delegatária ou pela entidade concessionária do porto organizado. § 1º Compete à administração do porto organizado, denominada autoridade portuária: [...] VI – fiscalizar a operação portuária, zelando pela realização das atividades com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente."