

## A NOVA LEGISLAÇÃO PORTUÁRIA BRASILEIRA E A RESPONSABILIDADE CIVIL DO OPERADOR PORTUÁRIO: A JURISPRUDÊNCIA ESTADUAL DO PARANÁ

Frederico E. Z. GLITZ\*

SUMÁRIO: I. *Introdução*. II. *Análise dos casos encontrados*. III. *Notas conclusivas*.  
IV. *Bibliografía*.

### I. 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.

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” (artigo 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 (artigo 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”

---

\* Advogado; doutor em Privado pela Universidade Federal do Paraná (2011); professor do Programa de Mestrado em Direito da Universidade Comunitária da Região de Chapecó (UNOCHAPECÓ) e da Pós-graduação em Direito do Centro Universitário de Curitiba (UNICURITIBA) ([Frederico@fredericoglitzi.adv.br](mailto:Frederico@fredericoglitzi.adv.br)).

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 artigos 12 e 13 da Lei nº 9.611/1998), ainda que mantenha ação regressiva (artigo 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 esta responsabilização se dá.<sup>2</sup>

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 este 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 ao 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

---

<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*, vol. 5, 2013, pp. 3885-3944.

<sup>2</sup> Artigo 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.

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

Download English Version:

<https://daneshyari.com/en/article/7530834>

Download Persian Version:

<https://daneshyari.com/article/7530834>

[Daneshyari.com](https://daneshyari.com)