ISSN 1678-8427

InVerbis

inverbis@imb.org.br www.imb.org.br Nº59 • 2026 • Ano 29

1º Congresso de Direito Marítimo

Regulação – Informação – Estudo

Simpósio





"Cenários Jurídicos no Mercado de Seguros": mais um evento de sucesso do IMB

Siga o IMB nas Mídias Sociais

O Instituto dos Magistrados do Brasil pode ser acompanhado nas redes sociais. Fique informado sobre as atividades do IMB (eventos, palestras, cursos, web entrevistas) e demais notícias sobre o mundo jurídico.

O Site institucional (www.imb.org.br) apresenta as seguintes mídias:

Youtube Facebook Instagram x Threads Linkedin Flickr Whatsapp



INSTITUTO DOS MAGISTRADOS DO BRASIL

WWW.IMB.ORG.BR

Rua Dom Manuel, 29 - Conjunto 113
Cep: 20010-090
(21) 2533-7843 / 3133-4349
(21) 3133-3909

DIRETORIA EXECUTIVA TRIÊNIO 2025/2028

PRESIDÊNCIA

Desembargador Jean Albert de Souza Saadi
Presidente

Desembargador Roberto Guimarães
1º Vice-presidente

Desembargadora Regina Lúcia Passos
2ª Vice-presidente

Desembargador Eduardo Augusto Paurá Peres
3º Vice-presidente

SECRETARIA GERAL

Desembargador Bernardino Machado Leituga
Secretário-Geral

Desembargador Roberto Luis Felinto de Oliveira
(in memoriam)
1º Secretário-adjunto

Desembargador Peterson Barroso Simão
2º Secretário-adjunto

TESOURARIA

Juiz de Direito Wladimir Hungria
1º Tesoureiro

Juiz de Direito Jairo Vasconcelos Rodrigues Carmo
2º Tesoureiro

Desembargador Luiz Eduardo Cavalcanti Canabarro
3º Tesoureiro

CONSELHO FISCAL

Membros Efetivos

Desembargador José Roberto Lagranha Távora
Presidente

Desembargador Custódio de Barros Tostes
Secretário

Juiz de Direito Antonio Alves Cardoso Junior
Vogal

Membros Suplentes

Desembargador Pedro Saraiva de Andrade Lemos
Desembargadora Isabela Pessanha Chagas
Desembargador Ricardo Braga Monte Serrat

CONSELHO EDITORIAL

Desembargador Marcos Alcino de Azevedo Torres
Presidente

Desembargador Carlos Gustavo Vianna Direito
1º Vice-presidente

Desembargador Paulo Wunder de Alencar
2º Vice-presidente

Desembargador Luciano Silva Barreto
Secretário

Membros

Desembargador Adriano Celso Guimarães
Desembargador Fernando Antônio de Almeida
Desembargadora Ivone Ferreira Caetano
Juíza de Direito Maria Cristina B. Gutierrez Slaibi
Juiz de Direito Carlos Sérgio dos Santos Saraiva

DIRETORIAS

Desembargador Alexandre Eduardo Scisinio
Diretoria Literária

Desembargador Federal André Ricardo Cruz Fontes
Diretoria Internacional

Desembargador César Felipe Cury
Diretoria de Métodos Alternativos

Juiz Federal Militar Edmundo Franca de Oliveira
Diretoria de Integração Judiciária

Juiz Federal Fabrício Fernandes de Castro
Diretoria de Relações com a Justiça Federal

Conselheira Substituta do TCE-RJ Andrea Siqueira Martins
Diretoria de Relações da Magistratura com Tribunal de Contas

Desembargador Marcelo David Gonçalves
Diretoria de Relações com o Tribunal Marítimo

Desembargador Guaraci de Campos Vianna
Diretoria de Estudos Especiais

Desembargador Índio Brasileiro Rocha
Diretoria de Aposentados

Juiz de Direito João Marcos de Castello Branco Fantinato
Diretoria Cultural

Desembargador Jorge Luiz Habib
Diretoria de Turismo

Desembargador Marcelo Castro Anátocles da Silva Ferreira
Diretoria de Relações Interestaduais

Juiz de Direito Marcelo Cavalcanti Piragibe Magalhães
Diretoria Artística

Desembargador Marcos Alcino de Azevedo Torres
Diretoria de Relações Acadêmicas

Desembargador do Trabalho Maurício Paes Barreto Pizarro Drummond
Diretoria de Relações com a Justiça do Trabalho

Juíza de Direito Renata Gil de Alcântara Videira
Diretoria Institucional

Desembargador Rogério de Oliveira Souza
Diretoria de Cursos e Conclaves

ESCOLA NACIONAL SUPERIOR DO IMB – ENSIM

DIRETORIA EXECUTIVA

Desembargador Nagib Slaibi Filho
Diretor Geral

Juiz de Direito Marcelo Cavalcanti Piragibe Magalhães
Vice-Diretor Geral

Juiz de Direito Wladimir Hungria
Secretário

Juiz de Direito Felipe Consonni Fraga
Assessoria Especial da Diretoria

CONSELHO CONSULTIVO

Membros

Desembargador Marcos Alcino de Azevedo Torres
Desembargador Fabio Dutra
Desembargador Federal André Ricardo Cruz Fontes
Desembargador Sérgio Ricardo de Arruda Fernandes
Desembargador Antônio Carlos Esteves Torres
Desembargador Guilherme Pedrosa Lopes

ACADEMIA BRASILEIRA DE LETRAS DA MAGISTRATURA - ABLM

DIRETORIA

Desembargador Nagib Slaibi Filho
Presidente

Desembargador José Ernesto Manzi
1º Vice-presidente

Desembargador Eduardo Mayr
2º Vice-presidente

Desembargadora Andréa Maciel Pacha
3º Vice-presidente

Juiz de Direito Jairo Vasconcelos Rodrigues Carmo
1º Secretário

Desembargador Jorge de Oliveira Vargas
2º Secretário

Desembargador Antônio Carlos Esteves Torres
1º Tesoureiro

Desembargador Federal William Douglas Resinente dos Santos
2º Tesoureiro

Desembargador Federal André Ricardo Cruz Fontes
3º Tesoureiro

Membros da ABLM

Ministro Luiz Fux – STF
Ministro Humberto Eustáquio Soares Martins – STJ
Ministro Carlos Mário da Silva Velloso – STF
Ministra Ellen Gracie Northfleet – STF
Ministro Benjamin Zymler – TCU
Desembargador Federal Carlos Eduardo Thompson Flores Lenz
Desembargador Edvaldo Pereira de Moura
Desembargador Jones Figueiredo Alves
Juiz de Direito Alexandre Chini Neto
Juiz de Direito Marcos Alexandre Bronzatto Pagan

NESTA EDIÇÃO



EDITORIAL

Desafios do Direito Marítimo: Desenvolvimento, Futuro Sustentável e Segurança Jurídica
Jairo Vasconcelos Rodrigues Carmo
Juiz aposentado do TJRJ Escritor Titular do 4RTD/RJ
Pág 5

MATÉRIA DE CAPA

1º Congresso de Direito Marítimo: Regulação, Informação e Estudo
Pág 7

REPORTAGEM

Simpósio Cenários Jurídicos no Mercado de Seguros: mais um evento de sucesso do IMB
Pág 10

ARTIGOS

Congresso de Direito Marítimo. Vitória do Espírito Santo.
Desembargador Antônio Carlos Esteves Torres
Pág 13

Os Dispute Boards nos Contratos Afretamento de Embarcação de Apoio Marítimo
Livia Sanches Sancio
Felipe Lacerda Martins
Lucas Queiroz Direito
Pág 16

O prazo do art. 86 da Lei nº 15.040/2024 é de decadência?
Guilherme Valdetaro Mathias
Pág 22

Os Limites da Responsabilidade Civil do Terminal Portuário na Desova de Contêineres
Ana Carolina Barros Abreu
Evelyn Siqueira Lima
Leonardo Grecco
Pág 26

O Regime de Responsabilidade do Transportador Marítimo no Transporte de Longo Curso: A Eleição das Regras de Haia e de Haia-Visby como Lei Aplicável
Werner Braun Rizk
Pág 30

Liberdade como Regra e Regulação como Medida: O Setor Aquaviário como Laboratório do parágrafo único do art. 170 da Constituição
Pedro Calmon Neto
Pág 35

O Direito Marítimo na Recente Jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça
Godofredo Mendes Vianna
Pedro Luiz Montenegro da Costa
Pág 39

Dependência econômica e assimetria contratual: os limites da autonomia privada em mercados concentrados
Maria da Penha Nobre Mauro
João Pedro Soares Moreira
Georges Ghabi Hajj
Pág 44

Regulação do BR do Mar: concorrência, sustentabilidade e capacidade marítima nacional
Tomás Braga Arantes
Cynthia Póvoa de Aragão
Pág 50

A Câmara de Arbitragem do Direito Marítimo, Portuário e do Comércio Exterior
Marcelo David
Pág 53

O futuro do direito do seguro no Brasil: Mutualismo, lacuna de proteção e os desafios interpretativos da lei nº 15.040/2025
Glauce Carvalhal
Pág. 59

Eventos Virtuais
ENSIM Encontro.com
ENSIM (nando)
Pág. 64

ACONTECEU

Novo Convênio: Escola Superior da Magistratura Tocantinense
Pág. 65

IMB e Emes assinam Acordo de Cooperação Técnica e firmam parceria
Pág. 65

IMB e OABRJ assinam Termo de Cooperação Técnica
Pág. 65

LIVROS

"O amor que fica"
Pág. 66

"Versos de diversos"
Pág. 66

Convênios
Pág. 67

InVerbis

EXPEDIENTE

Produção Executiva: André Maia

Jornalista Responsável e Revisora: Maria da Conceição Sá (Mtb: 19.205)

Arte e Diagramação: Felipe Loureiro
Rafaelle Neves

Edição: Celso Goulart Neves
Imagination Produções Audiovisuais Ltda
(21) 96836-5658

Revista In Verbis. Órgão oficial de divulgação do Instituto dos Magistrados do Brasil.
Publicação de circulação nacional.

Impressão: Wallprint Gráfica Editora



A produção da Revista In Verbis agradece o envio de artigos, informando que estes deverão ser inéditos e obedecer ao tamanho máximo de cinco laudas (1 lauda = 30 linhas com 72 caracteres cada) e enviados para a sede do IMB.

Os artigos assinados e as opiniões emitidas nas entrevistas concedidas são de responsabilidade de seus autores, não refletem, necessariamente, a posição de direção da Revista In Verbis. É permitida a reprodução parcial ou total das matérias, desde que citada a fonte.

Editorial

Desafios do Direito Marítimo: Desenvolvimento, Futuro Sustentável e Segurança Jurídica



Jairo Vasconcelos Rodrigues Carmo
Juiz aposentado do TJRJ – Escritor – Titular do 4RTD/RJ

O mar ocupa lugar de honra na história do desenvolvimento das nações. Espaço aberto à integração dos povos, é vital para a formação geopolítica dos Estados soberanos, facilitando o comércio e a circulação da riqueza.

Pensar a atividade portuária é pensar no Direito Marítimo.

Em hora oportuna, o **1º Congresso de Direito Marítimo**, a ocorrer em Vitória, Espírito Santo, no mês de novembro, surge como um farol de ideias, no qual os maiores especialistas vão discutir questões da atualidade.

A programação evidencia esse cuidado.

Temas relacionados à exploração da margem equatorial, ao licenciamento ambiental, à soberania nacional, a par dos impactos no transporte marítimo, revelam a amplitude dos assuntos envolvidos, impossível de examinar em perspectiva única. Ao Direito sobra a nobre tarefa de conciliar os interesses em jogo, preservando, no limite, a segurança jurídica tão cara às relações humanas.

Não se ignora a transição energética.

As metas internacionais de **descarbonização** da navegação e as inovações tecnológicas da frota afetam não só amadores e operadores portuários, como, também, o legislador, os órgãos reguladores e os profissionais do setor.

Há que se construir um ambiente de normas estáveis, suficientemente idôneo para estimular investimentos, sem descurar a responsabilidade ambiental. Se focarmos o potencial econômico do Brasil, temos de impulsionar o **Programa BR do Mar**, instituído pela Lei nº 14.301/2022, para incentivar o transporte de cargas por **cabotagem** entre os portos do país, tornando o preço do frete competitivo em face ao transporte

rodoviário. Junto à infraestrutura portuária, o transporte marítimo nacional reclama leis coerentes, capazes de prevenir a prática de muitos ilícitos.

Roubo de cargas, pirataria e outros sinistros operacionais exigem atuação coordenada de variados agentes econômicos em diálogo com autoridades marítimas, visando, ao fim e ao cabo, a simplificação burocrática que reduz custos e favorece as cadeias logísticas, atraindo novos investimentos.

Demais disso, a era digital avança como ferramenta de modernização, enriquecida com o uso massivo da chamada inteligência artificial (**IA**), a empregar na atividade portuária, pondo em alerta o Direito frente aos riscos oriundos da automação. Fosse pouco, a recente reforma tributária impacta a indústria naval e o afretamento de embarcações, alcançando setores estratégicos da economia, pressionados pela crescente **internacionalização** do comércio marítimo. Um dos efeitos é a adoção de cláusulas de **eleição de foro** e de **arbitragem**, ficando as partes contratantes sujeitas à jurisdição dos países que escolheram por lhes ser mais favorável.

Vem a calhar esta pergunta incômoda: nosso Poder Judiciário está preparado para lidar com a enorme complexidade do comércio marítimo? Resposta sensata, isenta de preconceitos, dirá que juízes e advogados terão melhor desempenho – com empatia e celeridade – quanto maior a qualificação acadêmica.

Por tudo que se disse, e sob tal perspectiva, convém celebrar a realização do **1º Congresso de Direito Marítimo**, que reunirá uma plêiade de notáveis, e deles se espera frutuosa troca de saberes, tão fecunda em experiências que resulte em um modelo jurídico à altura da dimensão estratégica do mar para o Brasil.

A capital capixaba, escolhida para sediar o encontro, é um lugar agraciado por Deus, até pela posição geográfica do Porto de Vitória, com suas águas abrigadas, localizado na costa do Sudeste brasileiro, que o transforma, naturalmente, num portentoso polo logístico de integração das regiões Sudeste, Centro-Oeste e Nordeste, por permitir o escoamento de cargas aos principais mercados consumidores do país, sem olvidar a proximidade dos campos de petróleo e a ligação multimodal que o conecta a rodovias e ferrovias na região de Vitória e Vila Velha.

Promovendo o **1º Congresso de Direito Marítimo**, o Instituto dos Magistrados do Brasil (**IMB**), assinala a relevância do Direito Marítimo, especialmente vocacionado à composição de conflitos portuários e de acidentes de navegação.

Sabemos que as mudanças da matriz energética produzirão novos contratos, novas responsabilidades, novas controvérsias. A inteligência artificial vai alterar os mecanismos de fiscalização das operações portuárias. É previsível que a expansão da cabotagem cobrará novo trato regulatório. Outra certeza: o futuro sustentável ancora na proteção ambiental. Significa que as decisões econômicas e a internacionalização dos negócios seguirão demandando juízes e tribunais.

Que o **1º Congresso de Direito Marítimo** traga boas respostas às questões mais urgentes da navegação e atividade portuária.

Ninguém duvida que o futuro da humanidade passa pelo mar, com o Direito Marítimo a impor normas de saudável convivência. Nesse sentido, o **IMB** confia que os cultores do Direito, visto como arte do **bom** e do **justo**, nas palavras de **Celso**, jurista da Roma antiga, não frustrarão os filhos da contemporaneidade, desejosos em usufruir pacificamente, desde já, o futuro sustentável do mar.



Texto: Conceição Sá

Foram três Simpósios de Direito Marítimo realizados com palestrantes renomados e sucesso de público: 2023 (Rio de Janeiro-RJ), 2024 (Rio de Janeiro-RJ), estes em um dia inteiro, e 2025 (Santos-SP), em dois dias inteiros! Agora o Instituto dos Magistrados do Brasil-IMB promove, nos dias 5 e 6 de novembro, o 1º Congresso de Direito Marítimo – Regulação, Informação e Estudo, no Hotel Sheraton, em Vitória (ES).

Sob coordenação científica da Desembargadora Maria da Penha Nobre Mauro, do Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro (TJRJ), estarão reunidos, das 8h30 às 18h, autoridades, juristas, empresários, técnicos e especialistas discutindo as mais variadas questões em busca de novos avanços para o setor marítimo.

Durante os dois dias, acontecerão sete painéis, com um mediador e três a quatro palestrantes, além das palestras de abertura e de encerramento, em cada dia, com temas atualizados a serem debatidos para uma plateia seleta, que além de gabaritados profissionais da área, reúne estagiários e estudantes de Direito.

Organização: IMB. Realização: Lead Meeting Planner. Parceiros: Salomão Advogados, Kincaid - Mendes Vianna Advogados e Zouain, Rizk, Colodetti Advogados. Apoio institucional: Associação Nacional dos Ministros e Conselheiros Substitutos dos Tribunais de Contas do Brasil (Audicon); Escola da Magistratura do Espírito Santo (EMES), Escola da Magistratura Regional Federal 2ª Região (Emarf), Escola Nacional Superior do IMB (ENSIM), Instituto dos Advogados Brasileiros (IAB), Maritime Law Academy, Ordem dos Advogados do Brasil – Seção Amapá (OAB-AP), Ordem dos Advogados do Brasil – Seção Espírito Santo (OABES), Ordem dos Advogados do Brasil – Seção Pernambuco (OAB/PE), Ordem dos Advogados do Brasil – Seção Rio de Janeiro (OABRJ), Pedro Calmon Filho & Associados, Tribunal de Justiça do Espírito Santo (TJES), Tribunal Marítimo.

Haverá mesas de café nos intervalos das palestras, que facilitam o networking. Também está incluso almoço no local para todos os participantes, nos dois dias do evento.

O IMB conta com sua presença nessa jornada jurídica. Serão dois dias de um grande mergulho em águas do Direito Marítimo!

PROGRAMAÇÃO (SUJEITA A MUDANÇAS)

INÍCIO:

8H30 - CHEGADA E INDENTIFICAÇÃO

SOLENIDADE DE ABERTURA:

9h às 9h20min: Composição da Mesa / Execução do Hino Nacional / Abertura do Simpósio pelo Presidente do IMB
Mesa de abertura, composição: Desembargador JEAN ALBERT DE SOUZA SAADI – Presidente do IMB, Desembargadora MARIA DA PENHA NOBRE MAURO – Coordenadora do Congresso de Direito Marítimo, Doutora ÉRICA NEVES – Presidente da OAB-ES e demais autoridades presentes.

1º DIA 05/11

Vice-Almirante (RM1) THADEU MARCOS OROSCO COELHO LOBO – Presidente do Tribunal Marítimo (TM)

Desembargador JOMAR RICARDO SAUNDERS FERNANDES – Presidente do Tribunal de Justiça do Estado do Amazonas (TJAM)

Desembargadora JANETE VARGAS SIMÕES – Presidente do Tribunal de Justiça do Estado do Espírito Santo (TJES)

PALESTRA DE ABERTURA: "Marco legal do setor portuário no Brasil"
Ministro DOUGLAS ALENCAR RODRIGUES – Tribunal Superior do Trabalho (TST)

COFFEE BREAK

1º PAINEL:

A Fronteira Exploratória na Margem Equatorial: Licenciamento Ambiental, Soberania e Impactos no Transporte Marítimo.

Mediador: Desembargador NELSON CAVALCANTE E SILVA FILHO – Tribunal Marítimo
1º Palestrante: Professor WAGNER MENEZES – Professor Associado da Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo - USP
2º Palestrante: Doutor TOMÁS BRAGA ARANTES – Diretor Corporativo e Jurídico da Transpetro
3º Palestrante: Doutor WILSON PEREIRA DE LIMA FILHO – Diretor da ANTAQ

2º PAINEL:

Os Impactos das Metas de Descarbonização da IMO na Transição Energética, na Frota Mercante e na Construção Naval Brasileira.

Mediador: Juiz de Direito MARCELO MONDEGO – TJRJ
1º Palestrante: Contra-Almirante RM1 SÉRGIO GAGO GUIDA – Assessor Chefe do Superintendente de segurança do Tráfego Aquaviário
2º Palestrante: Doutora INGRID ZANELLA – Presidente da OAB Pernambuco
3º Palestrante: Aguardando Confirmação

ALMOÇO

3º PAINEL:

Desafios da Gestão Portuária no Brasil: Segurança Jurídica, Combate a Ilícitos e Eficiência na Movimentação de Cargas.

Mediador: Doutor BRUNO REIS FINAMORE SIMONI – Sócio da Finamore Simoni Advogados
1º Palestrante: Doutor PEDRO CALMON NETO – Pedro Calmon Filho e Associados
2º Palestrante: Aguardando Confirmação
3º Palestrante: Aguardando Confirmação
4º Palestrante: Juiz de Direito LEONARDO GRECCO – TJSP

COFFEE BREAK

4º PAINEL:

O Transporte de Combustíveis por Via Marítima: Mitigação de Riscos de Roubo, Pirataria e Sinistros Operacionais.
Mediador: Desembargador JÚLIO CÉSAR COSTA DE OLIVEIRA – Presidente da EMES
1º Palestrante: Capitão de mar e guerra WENDEL ARMANI – Comandante da capitania dos portos do Espirito Santo - CPES
2º Palestrante: Aguardando Confirmação
3º Palestrante: Doutor ANTHONY STEVE – Diretor Corregedor do Tribunal Marítimo

PALESTRA DE ENCERRAMENTO
Ministro TEODORO SILVA SANTOS – Superior Tribunal de Justiça (STJ)

2º DIA 06/11

8H30 - CHEGADA E INDENTIFICAÇÃO

SOLENIDADE DE ABERTURA:

Composição da Mesa / Execução do Hino Nacional / Abertura do Simpósio pelo Presidente do IMB

Desembargador MAURO MARTINS – do TJRJ
Doutora ANA TEREZA BASILIO
Presidente da OAB-RJ
Desembargador ALUISIO GONÇALVES DE CASTRO MENDES – Diretor-Geral da EMARF Escola da Magistratura Regional Federal da 2ª Região

5º PAINEL:

Direito Aduaneiro Moderno: O Canal Azul e as Tecnologias de Fiscalização por Escaneamento e IA.

Mediadora: Doutora LUCIANA MATTAR – Sócia do Mattar Vilela Advogados

1º Palestrante: Aguardando Confirmação
2ºPalestrante: Doutora ADRIANA JUNGER LACERDA – Delegada da Alfândega do Porto de Vitória, Adriana Junger Lacerda
3º Palestrante: Doutor BRUNO BARCELLOS – Bergi Advogados

COFFEE BREAK

6º PAINEL:

Jurisdição e Arbitragem no Direito Marítimo e Portuário: A Validade e os Efeitos das Cláusulas Arbitral.

Mediador: Desembargador MARCELO DAVID – Tribunal Marítimo
1º Palestrante: Juiz de Direito FREDERICO MESSIAS – TJSP
2º Palestrante: Doutor GODOFREDO MENDES VIANNA – Kincaid Advogados
3º Palestrante: Doutora LÍVIA SANCIO – Advogada sócia do escritório Salomão Advogados

ALMOÇO

7º PAINEL:

A Evolução do Direito Marítimo Contemporâneo: Lex Marítima e os Desafios da Especialização da Justiça Marítima.
Mediadora: Doutora ELIANE OCTAVIANO – Diretora da MLAW Academy
1º Palestrante: Desembargador FERNANDO REVERENDO VIDAL AKAOUI – TJSP
2º Palestrante: Desembargador CELSO PEEL – TRT2
3º Palestrante: Doutor LUIS FELIPE SALOMÃO FILHO – Advogado sócio do escritório Salomão Advogados
4º Palestrante: Doutor WERNER BRAUN RIZK – Zouain, Rizk, Colodetti Advogados

PALESTRA DE ENCERRAMENTO:

"A Geopolítica e o Direito Marítimo na Jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça"
Ministro AFRÂNIO VILELA – Superior Tribunal de Justiça (STJ)

Visitas institucionais sobre o evento

TJES

A Presidente do Tribunal de Justiça do Estado do Espírito Santo (TJES), Desembargadora Janete Vargas Simões, recebeu, no dia 23 de julho, o Presidente do IMB, Desembargador Jean Albert de Souza Saadi, em visita institucional para convidar e pedir apoio ao 1º Congresso de Direito Marítimo – Regulação, Informação e Estudo a ser promovido pelo IMB nos dias 05 e 06 de novembro, em Vitória (ES).

A Presidente do TJES aceitou o pedido para conceder o apoio institucional do Tribunal ao evento e também agradeceu e confirmou a participação no 1º Congresso.

Participaram da reunião o Vice-presidente do TJES, Desembargador Fernando Zardini Antonio, os Juízes auxiliares da presidência do TJES, Juízes de Direito Brunella Faustini Baglioli e Daniel Peçanha Moreira e o Diretor da Emes, Desembargador Júlio César Costa de Oliveira.

Acompanharam o Presidente do IMB a Desembargadora Maria da Penha Nobre Mauro (Coordenadora do 1º Congresso de Direito Marítimo), Ademir Almeida (Lead Meeting Planner) e André Maia (Administrador do IMB).



Na foto da visita ao TJES, momentos da reunião e com as equipes junto à logomarca criada para o evento



OABES

Em visita institucional à Ordem dos Advogados do Brasil – Seção Espírito Santo (OABES) no dia 23 de julho, para convidar e pedir apoio ao 1º Congresso de Direito Marítimo – Regulação, Informação e Estudo, o Presidente do IMB, Desembargador Jean Albert de Souza Saadi, foi recebido pela Presidente da OABES, Dra. Erica Ferreira Neves, na sede da entidade, em Vitória.

A Presidente da AOBES aceitou participar da mesa de abertura do evento e confirmou o apoio institucional da entidade.

Acompanharam o Presidente do IMB a Desembargadora Maria da Penha Nobre Mauro (Coordenadora do 1º Congresso de Direito Marítimo), Ademir Almeida (Lead Meeting Planner) e André Maia (Administrador do IMB).

Na foto, o registo da visita à sede da OABES: o Desembargador Jean Saadi junto à Dra. Erica Ferreira e a Desembargadora Maria da Penha

Simpósio

Cenários Jurídicos no Mercado de Seguros:

mais um evento de sucesso do IMB

Texto: Conceição Sá | Fotos: Thiago Fantoni



Com lotação máxima no auditório e muito elogiado pelos participantes pelo elevado nível das palestras e pela organização, o Simpósio "Cenários Jurídicos no Mercado de Seguros", realizado no dia 21 de agosto, deixou um saldo bastante positivo para mais um evento promovido pelo Instituto dos Magistrados do Brasil-IMB.

Foram três painéis, com um mediador para cada e um total de 12 palestrantes, entre os quais o Ministro Douglas Alencar Rodrigues, do Tribunal Superior do Trabalho (TST), que proferiu a palestra magna "O Novo Marco Legal dos Seguros", e a Diretora Jurídica e DPO da Confederação Nacional das Empresas de Seguros Gerais, Previdência Privada e Vida, Saúde Suplementar e Capitalização (CNseg), Dra. Glauce Carvalhal, que apresentou a palestra de encerramento "O Futuro do Direito do Seguro no Brasil".

Integraram a solenidade de abertura do evento junto ao Presidente do IMB, Desembargador Jean Saadi, e a Coordenadora Científica do Simpósio e Consultora Jurídica da Presidência do Banco do Brasil, Dra. Lucineia Possar: o Ministro do TST Douglas Alencar Rodrigues; o Corregedor Geral da Justiça do Estado do Rio de Janeiro, Desembargador

Cláudio Brandão de Oliveira; o Diretor Geral do Centro de Estudos e Debates (Cedes) do Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro (TJRJ), Desembargador Elton Martinez Carvalho Leme; o Desembargador do TJRJ Vitor Marcelo Aranha Afonso Rodrigues.

Após a execução do hino nacional brasileiro, o Presidente do IMB abriu o Simpósio agradecendo a presença de todos, especialmente os integrantes do dispositivo de abertura e afirmou que era esperado um dia muito produtivo por tratar de seguro, um contrato essencial nos dias de hoje. A Coordenadora Lucineia agradeceu a oportunidade de integrar a coordenação do evento e falou sobre a importância da Lei 15.040/2024 (Lei do Contrato de Seguro), que entrou em vigor no final de 2025, e que tem como ideal a busca de maior segurança na relação entre os segurados e as empresas.



Com Pós-doutorado pela Escola de Artes, Ciências e Humanidades da USP e Doutor em Direito Constitucional pela PUC-SP, ao proferir a palestra magna, o Ministro do TST Douglas Alencar Rodrigues abordou questões constitucionais da nova Lei e as mudanças que a nova norma trouxe. Ao final, a Dra. Lucineia fez ao palestrante a entrega do certificado de participação e de um exemplar do livro "Direito Concreto – Sentenças que Fizeram a História", editado pelo IMB.

O Painel 1, "Lei do Contrato de Seguro e a Reconfiguração da Jurisprudência" foi mediado pela Presidente do Instituto Brasileiro de Concorrência e Inovação (IBCI) e Professora da FDRP-USP, Dra. Juliana Oliveira Domingues. Atuaram como palestrantes: Dr. Nelson Rosenvald, Parecerista e Advogado, Sócio de Rosenvald Advogados; Dr. Paulo Roque Khouri, de Roque Khouri & Pinheiro Advogados Associados; Dr. Guilherme Valdetaro, de Bermudes Advogados; Dr. Washington Luís Bezerra da Silva, Diretor Jurídico e Compliance da Zurich Brasil Seguros e Presidente da Comissão Jurídica da Cnseg. Ao final, Todos os participantes foram convidados a almoçar no restaurante que fica no 4º andar do TJRJ.

O Painel 2, "Seguro como Instrumento de Política Pública e Inclusão Econômica" teve como mediadora a Diretora Executiva da Sociedade Rural Brasileira, Dra. Patrícia Arantes de Paiva Medeiros, e como palestrantes o Sócio do Escritório VBSO Advogados e Professor do Insper, Dr. Renato Buranello, o Advogado de Torelly Bastos Advogados Associados, Dr. Marcelo Barreto Leal, e a Diretora de Sinistros da Junto Seguros e Presidente da Comissão de Garantia da Federação Nacional de Seguros Gerais (FenSeg), Dra. Ketlyn Stefanovic.

No Painel 3, "Judicialização da Saúde Suplementar", atuou como mediador o Sócio do escritório Chalfin, Goldberg & Vainboim Advogados e Doutor em Direito Civil pela Uerj, Dr. Ilan Goldberg. Foram palestrantes: Dr. Bruno Miragem,





de Lima Marques, Miragem Advogados; Dr. Pablo Meneses, Vice-presidente da Rede D'or; e Doutor Luciano Timm, de CMT Advogados.



A Diretora Jurídica e DPO da CNseg, Dra. Glauce Carvalhal, proferiu a palestra de encerramento "O Futuro do Direito do Seguro no Brasil", onde chamou atenção para a vigência da Lei 15.040, destacando que o princípio da irretroatividade da lei deve ser respeitado.

No painel de encerramento, o Presidente do IMB e a Coordenadora do Simpósio agradeceram a participação de todos. Segundo o Magistrado, o sucesso do evento é um incentivo para que seja realizado outro no próximo ano, abordando a temática.

Após o encerramento, houve o lançamento do livro "Análise Econômica da Litigância Abusiva e Predatória – Casos de Enfrentamento com Dados e Evidências". A obra tem entre os autores o Dr. Luciano Timm, que foi palestrante no terceiro painel do evento e participou da sessão de autógrafos. Antes foram sorteados três exemplares do livro para os participantes inscritos no evento. Também são autores da obra a Dra. Luciana Young Luk Tal e o Dr. Thomas Victor Conti.

Entre as presenças: os Magistrados Des. Marcus Faver, ex-presidente do TJRJ, Juiz Francisco de Assis, do TRT1, e Dr. Antony Steve, do Tribunal Marítimo, o representante do Deputado Hugo Leal e o Diretor do Sindicarga Alexandre Ayres.

Parceiros: Bermudes Advogados, Confederação Nacional das Empresas de Seguros Gerais, Previdência Privada e Vida, Saúde Suplementar e Capitalização (CNseg) e F. Torres Advogados. Apoio institucional: Poder Judiciário do Estado do Rio de Janeiro (PJERJ), Escola Nacional Superior do IMB (ENSIM), Instituto dos Advogados Brasileiros (IAB), Ordem dos Advogados do Brasil – Seção Rio de Janeiro (OABRJ), Associação Nacional dos Ministros e Conselheiros Substitutos dos Tribunais de Contas do Brasil (Audicon), Escola de Administração Judiciária (Esaj). Realização: Lead Meeting Planner.



VEJA NO YOUTUBE AS PALESTRAS DO EVENTO



Congresso de Direito Marítimo.

Vitória do Espírito Santo.

*Desembargador Antônio Carlos Esteves Torres**

Uma vez mais, o Instituto dos Magistrados do Brasil, IMB, realiza evento sobre Direito Empresarial, no ramo destinado ao Direito Marítimo, para fechar este ano de 2026. Desta feita, sob formato de congresso, o evento se dá em Vitória, no Espírito Santo, no princípio do próximo novembro.

Dois são os propósitos na sequência institucional da entidade promotora da iniciativa, dar:

1 - continuidade aos objetivos confirmadores do alcance nacional, correspondente à sua estrutura constitutiva, e

2 - prosseguimento aos critérios de prioridade nas escolhas das eventuais sedes, com vistas ao atendimento das localidades com que o assunto se demonstre mais condizente, o tanto quanto possível.

O Espírito Santo, nesta ocasião, conta com mais esta oportunidade de acrescentar vigorosas estacas no edifício de sua histórica reputação. Não é a primeira vez que Vitória sedia encontro de tão significativa estatura dentro do cenário empresarial brasileiro. Nosso elo com as plagas capixabas vem de muitas décadas, mesmo quando advogado do Banco Central do Brasil, no exercício da Chefia da Regional Jurídica, cuja competência abraçava os Estados do Rio de Janeiro e o do Espírito Santo. Essas últimas reminiscências são apenas para asseverar a importância geopolítica das terras espírito-santenses, no correr dos tempos e nos destinos do Sudeste brasileiro, portanto do país.

O IMB ratifica as dimensões de seus objetivos no país continente, a cada vez que realiza encontros, como de hábito, de interesse nacional. O Congresso de Direito Marítimo, antes contido em modelos de simpósio, agora está sob o pálio congressual, não por acaso, nestes rincões, cuja história mergulha no mar geopolítico do mundo aquaviário, a partir do século XVI, com desdobramentos ininterruptos até a nossa modernidade revestida com os aspectos de portos e terminais de larga importância para o Brasil. Vem daí a diluição de um mítico fracasso por que teriam passado todas as Capitanias Hereditárias. No caso da do Espírito Santo, a despeito de resultados considerados negativos, pelos critérios simplistas relativos a lucro, deixaram de considerar o pronto soerguimento alcançado pelo sucessor dos destinos imprimidos pela família Coutinho, Francisco Gil de Araújo, adquirente da divisão administrativa em 1657.

* Presidente do Grupo de Estudos sobre História do Direito do Instituto dos Magistrados do Brasil (IMB) e Membro da Escola Nacional Superior do IMB (ENSIM).

Capital insular, como São Luís, Maranhão, e Florianópolis, Santa Catarina, Vitória pode bem ser tida como visão simbólica da inegável vocação marítima que caracteriza o Espírito Santo. São dezenas de quilômetros no entorno da principal municipalidade, cuja baía, chamada também de Vitória, comporta vasto complexo portuário, entre este e o Município de Vila Velha, e, desde o período colonial, se apresenta como estratégico para operações desenvolvimentistas e defensivas.

Ao final do século XVI, Thomas Cavendish, corsário a serviço do trono inglês, sofreu fragorosa derrota no local, ao tentar fixação na tomada do território. Ainda hoje, é indispensável comentar sobre a Ilha da Trindade, ponto mais a leste do Brasil e integrante geopolítico da Capital espírito-santense. Por força da importantíssima serventia estratégica de defesa, ainda que por razões óbvias de estratégia protetiva, sem possibilidades de aproveitamento turístico, apresenta-se ao país como fundamental terreno de atenção internacional, neste particular. A Marinha do Brasil mantém, na localidade, posto avançado, unidade operacional, para manobras do mais alto interesse de visualização militar nacional, além de apoio a pesquisas ecológicas.(Dados coletados de @estadao, em vídeo gravado no local).

Para não perder o fio da meada histórica, relembre-se que Arariboia, refugiado em terras capixabas, após ter sido expulso da Guanabara por franceses e tamoios, nação inimiga dos temiminós, povo do índio heroico, reestrutura-se, em Vitória, com a ajuda do donatário, Vasco Fernandes Coutinho, e volta para derrotar os invasores que o expulsaram anteriormente. É homenageado, contemporaneamente, com estátuas em Vitória e Niterói, esta fundada por ele. Esses informes são oriundos de repositórios oficiais da Prefeitura local.

É digno de nota o vínculo do Espírito Santo, desde sempre, com os destinos marítimos, o que justifica o evidente pendor para o desenvolvimento da unidade federada, através das vias costeiras.

Relembre-se que este casamento com o mar não é único nesta linha de mais de sete mil quilômetros da nossa fronteira atlântica. Entretanto, as condições físicas da parcela estadual litorânea privilegiam o Espírito Santo, escoadouro de importantes ativos minerais vindos, especialmente, de Minas Gerais (MG), cuja malha multimodal do transporte envolve rodovia e ferrovia, até os portos e terminais capixabas, numa circunstância reconhecidamente da mais ampla significação para o comércio do Brasil com o mundo externo.

As informações que se trazem, até esta altura, foram coletadas e confirmadas por auxílio de IA, de literatura local, especialmente da obra Portos do Espírito Santo, Coordenador Antonio de Pádua Gurgel, Ed. Pro Texto, Vitória, 2020, e artigo de Paulo Roberto da Silva Santos sobre o Porto de Vitória, coletado em Pdf, Região+portuária++pré-capitalista de Vitória (1870-1900), 2019, além da assessoria do Advogado vitoriense Werner Rizk, apoio do Desembargador Cesar Cury, Presidente do Núcleo Permanente de Métodos Consensuais de Solução de Conflitos do TJRJ, e do Comandante Sérgio Sales, integrante da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico, SBDA.

O Estado do Espírito Santo, como se vê, tem excepcional participação no desenvolvimento nacional, através do desempenho de recursos humanos e aproveitamento de suas condições geopolíticas. Neste rumo, projeta-se o bom sucesso dos setores educacionais, com o reconhecimento, recentemente, do alto grau obtido no Índice de Desenvolvimento da Educação Básica; a UFES – Universidade Federal do Espírito Santo tem produzido bons resultados ao propiciar aumento dos contingentes profissionais de nível superior.

É desta unidade educacional que surgem manifestações inovadoras, dentre as quais, elege-se, a título de exemplo, a colaboração com os planos de adaptação legislativa à modernidade, com a aplicação dos métodos extrajudiciais de solução para conflitos, largamente utilizados em dissenções marítimas. (MOSCHEN, Valesca Raizer; LOUZADA, Douglas Admiral; BOECKE DA SILVA, Ketilley Christine, Capítulo 30, da Obra Desjudicialização. Ed. Thoth, 2026, pág. 687)

Colhe-se da colaboração de Cesar Cury, Desembargador, Presidente do Núcleo Permanente de Métodos Consensuais de Solução de Conflitos do Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro que "...a solução consensual de conflito deixou de ocupar posição periférica para assumir papel estruturante nas políticas públicas de acesso à justiça e na conformação do processo civil..." (Desjudicialização – Atualidades e Novas Tendências Coordenadores Flavia Hill e Humberto Dalla, Ed. Thoth, Londrina, 2026, pág. 155). Nesta direção, rumo ao longo e distante horizonte das mudanças e adaptações de ordenamentos jurídicos, que já apresentam algum desgaste no campo material do fazimento de justiça, a colaboração do ambiente capixaba no cenário técnico do planejamento jurídico brasileiro.

Nesta mesma obra, observa-se, na parcela entregue à análise da Doutora em Direito e Relações Internacionais Valesca Moschen, do Mestre em Direito Processual Douglas Louzada e da Mestra em Direito Processual Ketilley Boecke da Silva, oriundos da Universidade Federal do Espírito Santo, atuantes no Programa Labirinto da Codificação do Processo Civil Internacional LABCO-DEX-UFES/CNPq, que as dimensões da gigantesca tarefa de amoldamento dos princípios jurídicos permanentes ao caminhar do direito se estendem pelos meandros delicados da "...harmonização do direito processual civil, em escala transnacional..., instrumento de escopo amplo… que abrange desde os princípios fundamentais e organizacionais… estabelecendo padrões globais que privilegiem a eficiência, a celeridade e a desjudicialização." (ob. cit. pág. 688).

Penso, a esta altura e dentro dos limites a que nos propusemos, estar suficientemente exposta a grandeza do movimento intelectual e pedagógico caracterizador do momento cultural capixaba. Gotas do passado recente do Espírito Santo, exibidas no artigo de Paulo Roberto da Silva Santos e no Livro Os Portos do Espírito Santo, acima mencionados, cujas conclusões inspiram este fechamento.

Desde o final do século XIX, "... Vitória não era uma cidade qualquer, mas uma cidade portuária ..." (ob. Cit. Conclusões).

Além do elenco de gigantes empresariais do minério, cuja saída para o exterior são, principalmente os Complexos Portuários de Vitória e Tubarão, por onde passaram e passam episódios da história socioeconômica do Brasil, dos escravizados, desde o Século XVI até o ilusório 13 de maio de 1888, formadores da estrutura do povo brasileiro; do café, instrumento de nossas exportações, até o petróleo, o ouro negro, também extraído em território terrestre e marítimo capixaba, e os projetos fenomenais de Imetame, em Aracruz; Itaoca Offshore, em Itapemirim, e o Grande Porto Central, no Município Presidente Kennedy, no Sul do Estado, todos portadores de sonhos de medidas extraordinárias, "...empreendimentos… grandiosos, projetando oportunidades e potencialidades. Um novo capítulo na história dos portos capixabas…" (ob. cit, pág. 119/121) e, completamos, dos destinos brasileiros.

Com esses resumos, estamos a cumprir nossa missão com vistas ao destaque das condições e realizações do Estado do Espírito Santo, como protagonista de grandíssimo valor no universo econômico brasileiro e mundial.

Referências bibliográficas:

HILL, Flávia e DALLA, Humberto, Coordenadores; CURY, Cesar; Moschen, Valesca; LOUZADA, Douglas, e SILVA da, Ketilley Boecke, coautores entre outros, in Desjudicialização – Atualidades e Novas tendências, THOTH EDIT. Londrina, 2026;

GURGEL, Antonio de Pádua, Coordenador, Portos do Espírito Santo, Ed. Pro Texto Serviços e Projetos Culturais Ltda., Vitória, 2020;

SANTOS, Paulo Roberto da Silva - Região Portuária Pré-Capitalista de Vitória (1870-1900), (Semana de História), Vitória, 2019;

BARAONA, Paulo, Atlas Portuário do ES, Observatório FINDES, junho de 20226 -https://observatoriofindes.com.br

Os Dispute Boards nos Contratos de Afretamento de Embarcação de Apoio Marítimo



*Livia Sanches Sancio**
*Felipe Lacerda Martins***
*Lucas Queiroz Direito****

1. Introdução

Os Dispute Boards consolidaram-se como mecanismo de prevenção e resolução de controvérsias em contratos de infraestrutura de longa duração e sua aplicação vem se expandindo progressivamente no Brasil. A Petrobras iniciou a adoção do instituto em 2017, nos contratos de EPC de projetos de refinarias, e a Transpetro seguiu o mesmo caminho em 2024, no âmbito de seu Programa de Renovação e Ampliação de Frota do Sistema Petrobras.

Essa trajetória é analisada por Tanaka em artigo publicado nesta mesma revista *InVerbis* (Edição nº 57)[1], no qual o autor examina a utilização dos Dispute Boards pela Petrobras e pela Transpetro em seus contratos na indústria de petróleo e gás. A experiência relatada demonstra o amadurecimento do mecanismo no setor e constitui estímulo ao debate acerca de sua implementação em outros segmentos dessa mesma indústria.

É nesse contexto que se insere o presente artigo, voltado a um setor específico de suma importância à indústria do petróleo e gás, mas de rara menção na literatura especializada: o afretamento de embarcações de apoio marítimo offshore. Propõe-se examinar as potencialidades e os desafios da adoção de Dispute Boards nos contratos do segmento, cujas características, tais como longa duração, complexidade técnica e operacional, regime rigoroso de medição e penalidades, tornam o mecanismo potencialmente atrativo.

Examina-se, primeiro, o instituto dos Dispute Boards, seu fundamento no direito brasileiro e a eficácia jurídica de suas conclusões. Qualifica-se, em seguida, o contrato de afretamento de embarcação de apoio marítimo. Na sequência, analisa-se a compatibilidade entre o mecanismo e o contrato, com enfrentamento das objeções que a proposta suscita e dos obstáculos concretos à sua implementação.

*Sócia do Salomão Advogados. LLM em Direito Marítimo pela Universidade de Southampton (Inglaterra). Especializada em Direito Marítimo pela Fundação Getúlio Vargas (FGV). Especializada em Direito do Petróleo pelo IBP. Graduada em Direito pela Faculdade de Direito de Vitória (FDV/ES). Membro da Comissão de Direito Marítimo e Portuário do Conselho Federal da OAB. Vice-Presidente da Comissão de Direito Marítimo e Portuário da OAB/RJ.

**Advogado do Salomão Advogados. Bacharel em Direito pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ).Pós-graduado em Direito Processual Civil pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC/Rio).

***Advogado no Salomão Advogados. Bacharel em Direito pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-Rio).

1 TANAKA, Ricardo Masahiko. Comitê de Prevenção e Resolução de Disputas (CPRD / Dispute Board) na Indústria do Petróleo. InVerbis, Edição nº 57.

2. Os Dispute Boards enquanto Mecanismo de Resolução de Controvérsias

O Comitê de Prevenção e Resolução de Disputas (CPRD), ou Dispute Board (DB), em sua origem, foi concebido nos Estados Unidos a partir de experiências dos anos 1960 e materializou-se em sua forma atual em 1975, no contrato da segunda galeria do Eisenhower Tunnel, no Colorado, licitado na esteira do relatório Better Contracting for Underground Construction, de 1974[2]. O instituto está em constante evolução, o que inclui, na última década, sua adoção no Brasil.

A Câmara de Arbitragem do Direito Marítimo, Portuário e Comércio Exterior[3] o conceitua como "mecanismo extrajudicial de prevenção e resolução de conflitos, composto por Comitês de Resolução de Disputas que auxiliam as partes no acompanhamento do contrato". Quando necessário, os Comitês emitem recomendações ou decisões, de acordo com a modalidade adotada.

Os Dispute Boards são formados por advogados e profissionais técnicos independentes, com experiência no objeto do contrato e nomeados pelas partes para acompanhar a execução contratual desde seu início ou em momentos críticos do projeto. Sua atuação consiste na prevenção ativa de conflitos e na emissão de recomendações ou decisões sobre disputas surgidas, assegurando respostas ágeis e especializadas.

Trata-se de hábil mecanismo de resolução de controvérsias para projetos complexos de longa duração, como no setor de infraestrutura, onde se consolidou precipuamente. A imparcialidade, independência, competência técnica e diligência dos membros são requisitos essenciais para a legitimidade do Comitê.

No ordenamento jurídico brasileiro, o DB encontra respaldo legal nos arts. 151 e 154 da Lei nº 14.133/2021 (Lei de Licitações e Contratos Administrativos), que inclui expressamente o comitê de resolução de disputas dentre os meios alternativos de prevenção e resolução de controvérsias nas relações jurídicas reguladas pela Lei. O art. 151 inclui expressamente o comitê de resolução de disputas dentre os meios alternativos de prevenção e resolução de controvérsias; o art. 153 autoriza o aditamento de contratos em curso para a adoção desses meios; e o art. 154 submete a escolha dos integrantes do comitê a critérios isonômicos, técnicos e transparentes[4].

Destaca-se que o art. 1º, § 1º da Lei nº 14.133/2021 exclui expressamente de seu âmbito as empresas públicas, as sociedades de economia mista e suas subsidiárias, regidas pela Lei nº 13.303/2016, ressalvado o disposto no art. 178. Já a Lei nº 13.303/2016, por sua vez, não contém previsão expressa de comitê de resolução de disputas, limitando-se a referir a arbitragem em matéria societária (art. 12, parágrafo único).

Do ponto de vista contratual, seria possível à Petrobras, sociedade de economia mista, e às suas subsidiárias adotar o mecanismo em seus contratos, prevalecendo a autonomia privada e o pacta sunt servanda, aos quais se soma, no plano processual, a convenção das partes sobre o procedimento, autorizada pelo art. 190 do Código de Processo Civil. A Lei nº 14.133/2021 opera, nesse contexto, como argumento de coerência sistêmica.

O International Chamber of Commerce (ICC) apresenta três modalidades principais de DB. O Dispute Review Board (DRB) auxilia as partes por meio de recomendações a respeito da controvérsia que não possuem caráter vinculante, cabendo às partes decidirem segui-las voluntariamente. O Dispute Adjudication Board (DAB) profere decisões vinculantes, com eficácia imediata, a serem cumpridas pelas partes sem demora, não obstante sua eventual discordância. O Combined Dispute Board (CDB) é um modelo híbrido apresentado no regulamento da ICC.[5]

---

2 SILVA NETO, Augusto Barros de Figueiredo e. Os Dispute Boards no Brasil: Shiny New Toy ou Vintage? In: Dispute Board. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2024. Sobre a origem do instituto, ver GLOVER, Jeremy. The Effectiveness of Dispute Boards: An Historical Overview. Fenwick Elliott, que situa o primeiro Dispute Review Board no contrato da segunda galeria do Eisenhower Tunnel, Colorado, licitado em agosto de 1975, na esteira do relatório Better Contracting for Underground Construction (1974).

3 CÂMARA DE ARBITRAGEM DO DIREITO MARÍTIMO, PORTUÁRIO E COMÉRCIO EXTERIOR. Dispute Board. Disponível em: https://camaramaritima.com.br/disputeboard/. A instituição mantém Regulamento de Dispute Board e Regimento de Custas próprios.

4 Art. 151. "Nas contratações regidas por esta Lei, poderão ser utilizados meios alternativos de prevenção e resolução de controvérsias, notadamente a conciliação, a mediação, o comitê de resolução de disputas e a arbitragem." Art. 153. "Os contratos poderão ser aditados para permitir a adoção dos meios alternativos de resolução de controvérsias." Art. 154. "O processo de escolha dos árbitros, dos colegiados arbitrais e dos comitês de resolução de disputas observará critérios isonômicos, técnicos e transparentes."

5 Cf. INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE (ICC). Dispute Board Rules, em vigor desde 1º de outubro de 2015, arts. 4 (Dispute Review Board), 5 (Dispute Adjudication Board) e 6 (Combined Dispute Board). Registre-se que, nos termos das Regras, a Recomendação do DRB, embora não vinculante de imediato, torna-se vinculante caso nenhuma das partes manifeste por escrito sua discordância no prazo de 30 dias contados do seu recebimento.

Um aspecto de grande relevância é que a conclusão alcançada por um Dispute Board não constitui um título executivo. A International Chamber of Commerce (ICC) reforça no artigo 1 de suas Regras para Dispute Board que os Dispute Boards não são tribunais arbitrais e suas conclusões não são exequíveis da mesma forma que as sentenças arbitrais[6]. O grau de vinculação das partes ao conteúdo das conclusões varia de acordo com a modalidade[7] de Dispute Board eleito por elas. Portanto, a engenharia contratual mostra-se ainda mais relevante na definição da vontade das partes para o tratamento do DB.

Dentre as principais vantagens dos Dispute Boards, pode-se citar a celeridade, na medida em que, uma vez constituído, o comitê poderá acompanhar os pormenores da execução contratual e analisar uma controvérsia praticamente no momento de sua gênese; a especialização, porque as partes têm a possibilidade de compor comitê de alto padrão técnico, de membros com profunda expertise em tal ou qual aspecto relevante à execução do contrato; a prevenção, porque o board poderá atuar junto às partes em etapa embrionária da controvérsia, auxiliando-as a solucioná-la antes que se torne uma disputa formal; e a preservação, porque a pronta solução da controvérsia pode evitar paralisações e atrasos no cronograma do projeto, garantindo sua continuidade e minimizando prejuízos financeiros.

Esses atributos são confirmados por dados de mercado. Segundo números do Dispute Resolution Board Foundation reproduzidos pela London Maritime Arbitrators Association, 60% dos projetos que utilizam dispute board não registram qualquer disputa formal e 98% das disputas submetidas ao comitê não seguem para litígio judicial ou arbitral[8].

3. O Contrato de Afretamento de Embarcação de Apoio Marítimo

Antes de examinar a compatibilidade do instituto, é importante explicar alguns detalhes relacionados ao contrato de afretamento de embarcação. O art. 2º da Lei nº 9.432/1997 distingue três modalidades de afretamento. No afretamento a casco nu, o afretador tem a posse, o uso e o controle da embarcação, por tempo determinado, incluído o direito de designar o comandante e a tripulação. No afretamento por tempo, o afretador recebe a embarcação armada e tripulada, ou parte dela, para operá-la por tempo determinado. No afretamento por viagem, o fretador obriga-se a colocar o todo ou parte de uma embarcação, com tripulação, à disposição do afretador para efetuar transporte em uma ou mais viagens.

Na prática das contratações de apoio marítimo à pesquisa e à lavra na costa brasileira, o vínculo costuma apresentar estrutura bipartida, composta por contrato de afretamento por tempo e por contrato de prestação de serviços de operação da embarcação, celebrados simultaneamente e economicamente indissociáveis. A cláusula de comitê deve, por isso, abranger ambos os instrumentos, sob pena de fragmentar artificialmente uma controvérsia que envolve mais de um contrato.

Sobrepõe-se a esse regime o arcabouço regulatório setorial, composto pelas normas da Autoridade Marítima e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).

4. Os Dispute Boards em Contratos de Afretamento de Embarcação de Apoio Marítimo

A utilização de Dispute Boards em contratos marítimos ainda não é expressiva. A LMAA, por exemplo, afirma que no momento os DBs não são usualmente utilizados no mercado de shipping e não estão previstos em nenhum dos modelos de contrato-padrão comumente utilizados[9].

A mesma fonte, contudo, não se limita ao registro negativo. A associação reconhece expressamente o papel que os dispute boards podem desempenhar na construção naval e no comissionamento e descomissionamento de plataformas e de parques eólicos offshore, e acrescenta ser possível que venham a ser previstos em outros contratos de longa duração do setor. Mais do que isso, a LMAA mantém relação de

6 ICC Dispute Board Rules, em vigor desde 1º de outubro de 2015 (apêndices de 2018), art. 1: "Dispute Boards are not arbitral tribunals and their Conclusions are not enforceable like arbitral awards." Disponível em: https://iccwbo.org/dispute-resolution/dispute-resolution-services/adr/dispute-boards/dispute-board-rules/.

7 Aqui em referência às Dispute Board Rules da ICC, artigos 4, 5 e 6.

8DISPUTE RESOLUTION BOARD FOUNDATION. Benefits of Dispute Boards. Disponível em: https://www.drbf.org/benefits-dispute-boards. Percentuais de 60% e 98% reproduzidos pela LMAA, com atribuição ao DRBF, na página citada na nota 8.

9 LONDON MARITIME ARBITRATORS ASSOCIATION. Adjudication and Dispute Resolution Boards. Disponível em: https://lmaa.london/adjudication-and-dispute-resolution-boards/. Consulta em setembro de 2026; página atualizada em 30 de maio de 2026.

membros disponíveis para atuar como adjudicadores ou integrantes de dispute boards, o que revela que a infraestrutura institucional da comunidade marítima já se organiza para a hipótese.

A versatilidade dos Dispute Boards enquanto mecanismo de solução de controvérsias atrai o interesse das indústrias. Em que pese ser instrumento originado e tradicionalmente relacionado aos contratos de infraestrutura, a essência do instituto é propiciar a análise técnica de quaisquer termos do contrato caracterizados como direitos patrimoniais disponíveis, não se limitando aos contratos de obra. Por exemplo, em contratos de longa duração de prestação de serviço e desenvolvimentos tecnológicos, os quais envolvem alta complexidade técnica, é plenamente viável a adoção de um Comitê[10].

É possível que a estrutura contratual e a própria natureza dos contratos de transporte marítimo, de modo geral, demandem maiores debates sobre sua compatibilidade aos Dispute Boards. Contudo, há outros setores da indústria distintos do transporte marítimo cuja natureza da atividade empresária pode, *prima facie*, ser mais convidativa à sua implementação, sobretudo aqueles que também tangenciam em maior ou menor medida a indústria offshore, como o descomissionamento de plataformas e o shipbuilding.

O exemplo da Transpetro em shipbuilding é um grande exemplo. A iniciativa de adotar DAB permanente em seu Programa de Renovação e Ampliação da Frota do Sistema Petrobras dá um passo importante à discussão e assimilação dos Dispute Boards na indústria marítima brasileira.

Nesse ponto, merecem destaque os contratos de afretamento por tempo de embarcação de apoio marítimo utilizados em projetos de pesquisa e lavra de petróleo e gás na costa brasileira. Diversas características desse tipo contratual tornam o Dispute Board um mecanismo potencialmente atrativo.

Em primeiro lugar, trata-se de contratos de execução continuada com longa duração. No geral, embarcações afretadas à Petrobras, por exemplo, permanecem sob sua gestão comercial pelo prazo de aproximadamente quatro anos, com possibilidade de prorrogação comumente prevista nos instrumentos. Contratos de longa duração são justamente aqueles que justificam a composição de um comitê a acompanhá-lo ao longo dos anos de execução contratual.

Em segundo lugar, a complexidade técnica e operacional desses contratos é expressiva. Operações de apoio marítimo offshore envolvem normativas e especificações técnicas vastas, rigorosas e complexas, impondo ao Fretador uma série de obrigações em campos variados, como mobilização e operação de equipamentos de alto valor agregado, composição de sistemas de posicionamento dinâmico e de comunicação, requisitos de SMS (Segurança, Meio Ambiente e Saúde) e atendimento a detalhadas normas da autoridade marítima. A mobilização e operação de embarcação de apoio marítimo, colocada à disposição do Afretador 24 horas por dia e sujeita às mais variadas ocorrências (operacionais, náuticas, ambientais, administrativas), é um desafio e, invariavelmente, fonte de diversas controvérsias entre as partes ao longo de sua execução.

Em terceiro lugar, os mecanismos complexos de medição e multas contratuais. A remuneração das Fretadoras costuma ser calculada por períodos de 24 horas de disponibilidade da embarcação efetivamente executada e aceita pela Afretadora, ao mesmo tempo em que os contratos costumam prever uma série de hipóteses e condições autorizativas ao pagamento ou a sua supressão. Ao longo do contrato, inúmeros são os cenários aos quais a embarcação pode ser acometida de modo a questionar sua disponibilidade, o que gera grandes discussões no que tange à aplicação desses critérios de medição contratual. Somado a isto, os contratos preveem dezenas de multas, tanto moratórias quanto compensatórias, aplicáveis pela Afretadora, muitas vezes com fundamento eminentemente técnico e operacional. Um Dispute Board imparcial e bem constituído pode atuar como instância técnica e ágil para revisar medições e multas objeto de controvérsia, equalizando o excessivo poder decisório comumente exercido pela Afretadora por meio de seu grupo de Fiscalização e prevenindo a escalada de conflitos rotineiros.

Outrossim, é importante notar que nem toda controvérsia do afretamento é vocacionada ao mecanismo. Controvérsias sobre responsabilidade civil por danos a terceiros, rescisão e limitação de responsabilidade são predominantemente jurídicas, envolvem valores expressivos e frequentemente mobilizam seguradoras e clubes de P&I, de modo que seu encaminhamento natural continua sendo o Poder Judiciário ou a arbitragem. Mostra-se relevante, assim, que a cláusula delimite a competência do comitê *ratione materiae*,

10 LONDON MARITIME ARBITRATORS ASSOCIATION. Adjudication and Dispute Resolution Boards. Disponível em: https://lmaa.london/adjudication-and-dispute-resolution-boards/. Acesso em setembro de 2026. Textualmente: "Dispute Boards are not currently used in shipping and do not feature in any of the standard form contracts commonly used."

reservando-lhe as controvérsias técnicas de execução e excluindo expressamente as demais.

Vê-se que as vantagens da adoção do DB nesse tipo de contrato são significativas. A resolução célere de disputas técnicas sem a paralisação desnecessária das operações e sem ônus financeiro a uma das partes, muitas vezes, posteriormente, declarado indevido, garante execução otimizada do Contrato e é essencial à devida manutenção das atividades de E&P.

Em contrapartida, há pontos que poderiam dificultar sua adoção. O afretamento por tempo não é um projeto, mas serviço continuado de execução repetitiva, ao passo que o dispute board foi concebido para empreendimentos com marcos, curva física e eventos singulares. As controvérsias de medição em apoio marítimo seriam pulverizadas, de valor individual reduzido e de frequência elevada, de sorte que submetê-las a comitê permanente poderia gerar custo desproporcional. Para evitar esse óbice, poder-se-ia determinar uma alçada mínima para a instauração de procedimento adjudicatório, atuação primordialmente preventiva e consultiva do comitê nas demais hipóteses e reuniões periódicas de acompanhamento com pauta previamente delimitada.

Outrossim, a arbitragem marítima vem sendo cada vez mais utilizada e já é célere e especializada, em especial sob regimes de procedimento expedito. O que diferenciaria a arbitragem da DB seria especialmente o momento de sua atuação: o comitê decidiria durante a execução e com efeito sobre o fluxo de caixa corrente, ao passo que a arbitragem decide depois, quando o dano financeiro por vezes pode já ter sido consumado.

Há, contudo, pontos de atenção. O modelo contratual da Petrobras é padronizado sob a Lei nº 13.303/2016 e o RLCP, de modo que a inclusão do DB exigiria adequação regulatória e, possivelmente, mudança nos padrões licitatórios.

Como visto, a Lei nº 13.303/2016 não prevê o comitê de resolução de disputas, de modo que sua adoção dependerá de decisão da administração da companhia, de adequação do Regulamento de Licitações e Contratos e de reflexo nas minutas padronizadas que integram os editais. Não se trata, portanto, de obstáculo de legalidade, mas de governança e de padronização contratual.

Além disso, o custo de manutenção de um Dispute Board precisa ser incluído dentre as variáveis da composição do Demonstrativo de Formação de Preços que acompanha a concepção de uma proposta comercial para participar de licitação. Embora o Dispute Resolution Board Foundation indique que o custo de manutenção de um dispute board se situa usualmente entre 0,05% e 0,15% do valor do projeto, o dado é apresentado pela entidade como estimativa institucional referida a projetos de construção e infraestrutura, sem identificação de amostra, de período ou de desenho metodológico, e não se conhece levantamento que abranja contratos de afretamento. Assim, é difícil precisar qual seria o custo estimado das partes com o DB, o que influencia a concepção de proposta comercial em licitação.

Há ainda que se destacar o desafio cultural, aspecto relevante também levantado por Tanaka. A adoção dos DBs demanda mudança cultural sobretudo no contexto brasileiro, marcado por elevada judicialização. No setor marítimo, no qual é comum a arbitragem e o próprio Poder Judiciário, a introdução de uma etapa adicional de resolução de disputas pode ser percebida como burocrática ou desnecessária por alguns operadores.

Neste ponto, menciona-se que um dos primeiros contratos administrativos brasileiros de que se tem conhecimento a prever dispute board foi o da Linha 4-Amarela do Metrô de São Paulo. Nele, o mecanismo, ali denominado Conselho de Resolução de Disputas, constituiu exigência do Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento como condição de financiamento. Proferida decisão do Conselho desfavorável ao Metrô, este obteve, em primeiro grau, liminar que lhe suspendeu a eficácia. O Tribunal de Justiça de São Paulo deu provimento ao Agravo de Instrumento interposto pelo consórcio contratado, revogando a liminar e prestigiando a decisão do comitê, ao assentar que a interferência judicial deve ser moderada e reservada a casos que fujam à normalidade, para que a resolução amigável não se torne fase sem sentido ou eficácia e para que a vinda a juízo não represente mais do que inconformismo com decisão fundamentada[11]. Passados mais de sete anos da distribuição daquela ação, dados públicos mostram que a controvérsia permanece em curso, o que ilustra com clareza alguns pontos de desvantagens aqui apresentados.

11 TRIGO, Alberto Lucas Albuquerque da Costa; OLIVEIRA, Marina Fernandes de. A revisão judicial das decisões proferidas por dispute boards: caso “Linha 4 - Amarela” do metrô de São Paulo. Migalhas, 4 jun. 2025.

5. Conclusão

Os contratos de afretamento de embarcação de apoio marítimo à pesquisa e lavra de petróleo apresentam características que, em princípio, são compatíveis com a adoção de Dispute Boards: longa duração, complexidade técnica, regime complexo e rigoroso de medição contratual e penalidades, num contexto em que há muito o que se pode discutir sem margem para óbices à continuidade das operações.

Por outro lado, obstáculos relevantes não podem ser subestimados: a resistência institucional à mudança de modelos contratuais consolidados, o custo de manutenção de um comitê permanente, o desafio cultural de transição do litígio para o consenso, dentre outros.

Dado o cenário, o presente artigo se propõe impulsionar o debate acerca da viabilidade da utilização dos Dispute Boards assim como fez Tanaka, agora no contexto específico dos contratos de afretamento, bem como estimular a reflexão entre acadêmicos, operadores do direito marítimo e profissionais da indústria de petróleo e gás sobre o tema.

Fato é que, em que pese os obstáculos acima exemplificados, a comunidade marítima brasileira está tecnicamente pronta para adotar referido método de resolução de controvérsia, tanto pela reconhecida expertise de seus integrantes diante da tradição de nossas indústrias marítima e de petróleo e gás, quanto pela existência de câmaras de mediação e arbitragem que incorporaram o Dispute Board em seus portfólios e já oferecem cláusulas e regulamento próprios, a exemplo da ICC, do CAM-CCBC, do CBMA e da Câmara de Arbitragem do Direito Marítimo, Portuário e Comércio Exterior, que mantém regulamento e regimento de custas específicos para o mecanismo.

Referências Bibliográficas

TANAKA, Ricardo Masahiko. Comitê de Prevenção e Resolução de Disputas (CPRD / Dispute Board) na Indústria do Petróleo. InVerbis, Edição nº 57.

BRASIL. Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021. Lei de Licitações e Contratos Administrativos.

BRASIL. Lei nº 13.303, de 30 de junho de 2016. Dispõe sobre o estatuto jurídico da empresa pública, da sociedade de economia mista e de suas subsidiárias.

BRASIL. Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997. Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário.

BRASIL. Lei nº 9.307, de 23 de setembro de 1996. Dispõe sobre a arbitragem.

SÃO PAULO (Município). Lei nº 16.873, de 22 de fevereiro de 2018. Reconhece e regulamenta a instalação de Comitês de Prevenção e Solução de Disputas em contratos administrativos continuados celebrados pela Prefeitura de São Paulo.

BELO HORIZONTE (Município). Lei nº 11.241, de 19 de junho de 2020. Regulamenta a utilização de Comitê de Prevenção e Solução de Disputas.

International Chamber of Commerce (ICC). Dispute Board Rules. 2015. Disponível em: https://iccwbo.org/dispute-resolution/dispute-boards/.

Dispute Resolution Board Foundation (DRBF). Dispute Board Manual: A Guide to Best Practices and Procedures. Disponível em: https://www.drb.org.

Dispute Resolution Board Foundation (DRBF). Benefits of Dispute Boards. Disponível em: https://www.drbf.org/benefits-dispute-boards.

London Maritime Arbitrators Association (LMAA). Adjudication and Dispute Resolution Boards. Disponível em: https://lmaa.london/adjudication-and-dispute-resolution-boards/.

BIMCO. SUPPLYTIME 2017: Time Charter Party for Offshore Support Vessels. Disponível em: https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-contracts/contracts/supplytime-2017/.

CBMA. Centro Brasileiro de Mediação e Arbitragem. Regulamento de Dispute Board, 2019. Disponível em: https://cbma.com.br/dispute-boards/.

CAM-CCBC. Centro de Arbitragem e Mediação da Câmara de Comércio Brasil-Canadá. Regulamento para o Comitê de Prevenção e Solução de Disputas, 2018.

CÂMARA DE ARBITRAGEM DO DIREITO MARÍTIMO, PORTUÁRIO E COMÉRCIO EXTERIOR. Regulamento de Dispute Board e Regimento de Custas. Disponível em: https://camaramaritima.com.br/disputeboard/.

PEREIRA, Anna Carolina Migueis. Dispute Boards e Administração Pública: a utilização dos dispute boards como alternativa extrajudicial de solução de conflitos nos contratos administrativos. Fórum Administrativo, Belo Horizonte, v. 15, n. 168, p. 9-28, 2015.

GLOVER, Jeremy. The Effectiveness of Dispute Boards: An Historical Overview. Fenwick Elliott. Disponível em: https://www.fenwickelliott.com/research-insight/articles-papers/alternative-dispute-resolution/effectiveness-of-dispute-boards-historical-overview.

TRIGO, Alberto Lucas Albuquerque da Costa; OLIVEIRA, Marina Fernandes de. A revisão judicial das decisões proferidas por dispute boards: caso “Linha 4 - Amarela” do metrô de São Paulo. Migalhas, 4 jun. 2025.



O prazo do art. 86 da Lei nº 15.040/2024 é de decadência?

*Guilherme Valdetaro Mathias**

I – Introdução

A Lei 15.040/2024 trouxe profundas alterações na regulamentação dos contratos de seguros. Provavelmente, as mudanças mais significativas atingem a regulação do sinistro, conceituada como o procedimento desenvolvido pelo segurador ou terceiro, que detenha conhecimentos técnicos, no qual se verificará a veracidade dos fatos narrados no aviso de sinistro, a adequação dos fatos com a cobertura securitária, bem como o valor da indenização eventualmente devida. Como lembram Bruno Miragem e Luiza Petersen, a "*regulação do sinistro insere-se no processo obrigacional do contrato de seguro*"[1].

A regulação, antes, não possuía regramento na lei e era desenvolvida segundo normas da Superintendência de Seguros Privados – SUSEP[2] – ente regulador – ou fixadas nos contratos. Hoje, após o início de vigência da Lei 15.040/2024, é regida por 14 artigos da referida norma (arts. 75 a 88), que trazem muitas alterações e terão enorme influência nas práticas, há muito apascentadas, no mercado segurador.

Dentre os referidos dispositivos legais, o que traz as maiores indagações é certamente o art. 86, cujo *caput* possui a seguinte redação: "*A seguradora terá o prazo máximo de 30 (trinta) dias para manifestar-se sobre a cobertura, sob pena de decair do direito de recusá-la, contado da data de apresentação da reclamação ou do aviso de sinistro pelo interessado, acompanhados de todos os elementos necessários à decisão a respeito da existência de cobertura*".

*Advogado, mestre em Direito Civil pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro, professor na Pontifícia Universidade do Rio de Janeiro.

1 "Direito dos Seguros", 1ª edição, Forense, Rio de Janeiro, 2022, p. 242

2 Confira-se a Circular SUSEP nº 621/2021, principalmente o art. 41 segundo o qual nas apólices deverão ser informados os procedimentos para comunicação, regulação e liquidação de sinistros, incluindo a lista dos documentos básicos a serem apresentados, e o art. 43 que estabelece a necessidade de fixação do prazo máximo para liquidação de sinistros, limitado a trinta dias, contados a partir da entrega de todos os documentos.

O referido dispositivo legal não só fixou um prazo para o fim da regulação, como também criou uma contestável decadência do suposto "*direito*" da seguradora de recusar o pagamento da indenização securitária ao segurado. O objetivo deste singelo estudo é debater a natureza deste prazo, criado pelo aludido art. 86, de modo a verificar se ele efetivamente pode ser atingido pela decadência.

II – O problema do *nomen iuris*

A primeira questão que se põe está ligada à literalidade da norma. Impositivo verificar se o simples fato de o legislador ter adotado a expressão "*sob pena de decair do direito de recusá-la"* faz com que o prazo do art. 86 seja forçosamente decadencial. A resposta é negativa.

Há muito, a doutrina e a jurisprudência já assentaram ser o *nomen iuris* de pouca relevância. *Nihil interest de nomine, cum de corpore constat*. Afinal, a "*denominação falsa, imperfeita, ou errada, de objeto, ato ou fato, não influi no valor e aplicabilidade de preceito, cláusula, ou conjunto de disposições; a realidade prima sobre as palavras*"[3]. "*Não é o nomen juris que determina a natureza jurídica do provimento jurisdicional, mas o seu conteúdo*"[4].

Nesta linha, muitos são os exemplos de prazos erradamente alcunhados pelo ordenamento de decadência, mas que, na verdade, possuem outra natureza. Cabe lembrar da norma do art. 754 do Código Civil, que, ao cuidar da responsabilidade civil do transportador, determina que "*as mercadorias devem ser entregues ao destinatário, ou a quem apresentar o conhecimento endossado, devendo aquele que as receber conferi-las e apresentar as reclamações que tiver, sob pena de decadência dos direitos*". Há aqui uma obrigação do transportador de trasladar as mercadorias incólumes, cujo incumprimento leva ao direito subjetivo do proprietário delas à indenização dos prejuízos experimentados. Assim, "*apesar de o art. 754 tratar expressamente de decadência, em havendo ação indenizatória, o prazo deverá ser reconhecido como de prescrição.*" [5]

Situação semelhante ocorria no Código Civil de 1916 que apontava como de prescrição diversos casos que eram de decadência[6]. A "*doutrina e a jurisprudência eram assentes no sentido de que em muitos casos versados no Código Beviláqua como prescrição, tinham-se, na verdade, hipóteses de caducidade*"[7].

Claro que a denominação dada pela norma não é fator decisivo. A apuração da verdadeira natureza do prazo do art. 86 passa pelo exame de sua estrutura e de suas características fundamentais, cotejando-as com o conceito de decadência fixado majoritariamente na doutrina e na jurisprudência.

III – O que é a decadência?

A decadência, para a doutrina majoritária, é a extinção de um direito potestativo para cujo exercício a lei fixou determinado prazo sem que ele tenha sido exercido pelo seu titular. Só "*na classe dos potestativos é possível cogitar-se da extinção de um direito em virtude do seu não-exercício*"[8]. Ou seja, haverá decadência se o direito por ela afetado for potestativo.

Dito isso, imperioso buscar a conceituação dos direitos potestativos, que são assim denominados porque "*se esgotam numa faculdade ou melhor em uma potestade*"[9]. Tais direitos são aqueles conferidos pela lei,

---

3 CARLOS MAXIMILIANO, Hermenêutica e aplicação do direito, Rio de Janeiro: Forense, 2005, p. 211.

4 AgRg nos EDcl no AREsp n. 758.152/BA, relator Ministro RICARDO VILLAS BÔAS CUEVA, Terceira Turma, DJe de 23.5.2016. No mesmo sentido: AgInt no AREsp n. 2.073.506/SP, relatora Ministra NANCY ANDRIGHI, Terceira Turma, julgado em 3.10.2022, DJe de 5.10.2022.

5 FLÁVIO TARTUCE, Art. 754, in: Código civil comentado: doutrina e jurisprudência, ANDERSON SCHREIBER et al. (eds.), 4. ed., Rio de Janeiro: Forense, 2022, p. 538.

6 "São de decadência os prazos indicados nos §§ 1º, 2º, 3º, 4º, 5º, inciso I, II, III e IV; §§ 6º inciso I, III, IV, V, XI, XII e XIII; §§ 7º, inciso I, VI e VII; §§ 8º; §§ 9º, inciso I, letra "a" e "b"; inciso II, III, IV, V, letra "a", "b", e "c", VI; §§ 10, inciso VIII" (IVAN DE HUGO SILVA, Breves Comentários ao Código Civil, vol. 1 (art. 1 ao art. 179), Rio de Janeiro: Aide Editora, 1981, p. 429)

7 THIAGO FERREIRA CARDOSO NEVES, A decadência no direito civil brasileiro: revisitando os critérios de distinção da prescrição, in: A juízo do tempo – estudos atuais sobre prescrição, MARIA CELINA BODIN DE MORAES, GISELA SAMPAIO DA CRUZ, EDUARDO NUNES DE SOUZA (coord.), Rio de Janeiro: Processo, 2019, p. 557,

8 AGNELO AMORIN FILHO, "Critérios científicos para Distinguir a Prescrição da Decadência e para Identificar as Ações Imprescritíveis", Revista dos Tribunais, vol. 744, outubro de 1997, p. 738.

9 GIUSEPPE CHIOVENDA, "La Acción en el Sistema de los Derechos", Edeval, Valparaíso, 1992, p. 48.

permitindo a "*determinadas pessoas influírem, com uma declaração de vontade, sobre situações jurídicas de outras, sem o concurso ou vontade destas*" [10].

Nestes direitos potestativos, depara-se "*com um poder do titular do direito de produzir, mediante uma manifestação de vontade, um efeito jurídico sobre o qual tem interesse ou a cessação de um estado jurídico desvantajoso, em relação a uma pessoa ou a várias que não estejam obrigadas a nenhuma prestação contra ele, mas apenas que estão sujeitas, de maneira que não podem se recusar o efeito jurídico produzido*"[11].

Em suma, o direito potestativo confere ao titular o poder "*por sua própria vontade de criar, mudar e suprimir um direito ou relação jurídica. O conteúdo precípuo deste direito é, portanto, um poder jurídico*".[12]

Esse poder jurídico, exercido por um simples ato de vontade, tem como contraponto um estado de sujeição da outra parte, que não tem como "*não querer que o efeito se produza*"[13]. Em outras palavras: "*uma das principais características dos direitos potestativos é o estado de sujeição que o seu exercício cria para outra ou outras pessoas, independente da vontade destas últimas, ou mesmo contra a vontade*"[1415].

IV – Natureza e características do processo de regulação

A doutrina define a regulação como "*um procedimento de prestação de serviço integrante da dívida do segurador perante o segurado, destinado à confirmação da existência e à precisão do conteúdo da dívida indenizatória, que deve ser solvida, o mais prontamente possível e sem ofensa aos interesses transindividuais que caracterizam a obrigação, de forma a atingir-se o seu cumprimento exato e a consequente satisfação do segurado*".[16]

Do conceito acima, dentre outras conclusões, extrai-se que consiste "*a 'regulação e liquidação de sinistro', portanto, em um serviço a cuja prestação sempre se obriga a seguradora, ao contratar o seguro. Em outros termos, é uma obrigação de fazer necessariamente contraída pela seguradora, no momento da contratação de qualquer cobertura securitária*"[17].

A natureza obrigacional da prestação de serviço também é reconhecida pela jurisprudência, que a aponta como "*obrigação acessória de fazer do segurador*"[18]. Aliás, a própria Lei nº 15.040/2024 conceitua, em seu art. 75, a regulação como uma prestação de serviço[19].

Se a regulação é uma obrigação, ela gera para o segurado um direito subjetivo à apuração da indenização securitária correta e no tempo adequado. Ou seja, a obrigação deve ser cumprida no tempo, modo e forma fixados pela lei ou pelo contrato. E, caso o não seja, restará configurada a mora do segurador nos termos do art. 394 do Código Civil[20], tendo como consequência natural a responsabilidade civil do segurador.

V – O processo de regulação não é um direito potestativo do segurador

O processo de regulação é uma obrigação do segurador. Assim, não pode ser confundido com um direito potestativo. O segurador não tem o poder de influir apenas com sua vontade para extinguir ou modificar o direito do segurado à indenização securitária. A conclusão da regulação depende

10 AGNELO AMORIN FILHO, Ob. cit.; p. cit.

11 GIUSEPPE CHIOVENDA; Ob. cit.; pp. 50/51

12 FRANCESCO FERRARA, "Trattato di Diritto Civile Italiano", Vol. I, Parte I, Athenaeum, Roma 1921, p. 843

13 GIUSEPPE CHIOVENDA, ob. cit., p. 51.

14 AGNELO AMORIN FILHO. Ob. cit.; p. 729.

15 No mesmo sentido, FRANCESCO FERRARA (Ob. cit.; p. 346/347)

16 ERNESTO TZIRULNIK, ALESSANDRO OCTAVIANI, Estudos de Direito do Seguro: Regulação de Sinistro (ensaio jurídico): Seguro e Fraude, São Paulo: Editora Max Limonad, p. 78.

17 FÁBIO ULHOA COELHO, Regulação e liquidação de sinistro, in: Nova Lei de Contrato de Seguro: estudo sistemático, ERNESTO TZIRULNIK, FÁBIO ULHOA COELHO (coords.), INAÊ SIQUEIRA DE OLIVEIRA, LUCA GIANNOTTI (orgs.), São Paulo: Thomson Reuters Brasil, 2026, pp. 280/281

18 REsp n. 1.836.910/SP, relator Ministro LUIS FELIPE SALOMÃO, Quarta Turma, julgado em 27.9.2022, DJe de 8.11.2022.

19 Art. 75 da Lei 15.040/2024: "A reclamação de pagamento por sinistro, feita pelo segurado, pelo beneficiário ou pelo terceiro prejudicado, determinará a prestação dos serviços de regulação e liquidação (...)".

20 Art. 394 do Código Civil: "Considera-se em mora o devedor que não efetuar o pagamento e o credor que não quiser recebê-lo no tempo, lugar e forma que a lei ou a convenção estabelecer".

basicamente da veracidade dos fatos narrados no aviso de sinistro e de sua conformidade com as regras legais e contratuais.

Tampouco o segurado está submetido à vontade do segurador. Não há estado de sujeição. Havendo discordância do segurado com o resultado da regulação, ele tem meios, inclusive judiciais, para se insurgir e buscar solução diversa.

Além disso, o prazo da regulação pode ser suspenso em razão da solicitação de documentação suplementar pela seguradora[21], o que, via de regra,[22] não se aplica aos prazos decadenciais[23].

VI - Conclusão

A regulação dos sinistros não é um direito potestativo. É uma obrigação do segurador. Logo, não está afeita à decadência.

Dessa consequência, que merece estudos mais profundos, do que este pequeno exame preliminar, decorrem situações práticas de enorme relevância, como, por exemplo, a possibilidade de alteração pela vontade das partes, que seria inviável se o prazo for considerado como de decadência[24].

21 Confira-se os parágrafos 3 e 4 do art. 86 da Lei 15.040/2025.

22 Existe exceção a essa regra fundamental como o art. 26, §2, do Código de Defesa do Consumidor.

23 ANTÔNIO LUÍS DA CÂMARA LEAL, Da Prescrição e da Decadência, 4. ed., atual. JOSÉ DE AGUIAR DIAS, Rio de Janeiro: Forense: 1982, p. 399.

24 Código Civil art. 219. Confira-se também: CAIO MÁRIO DA SILVA PEREIRA, Instituições de direito civil: introdução ao direito civil: teoria geral do direito civil, 32. ed., Rev. e Atual. MARIA CELINA BODIN DE MORAES, Rio de Janeiro: Forense, 2019, pp. 583/584.

BERMUDES

ADVOGADOS

São Paulo
Rua Prof. Atílio Innocenti, 165
9º andar – Itaim Bibi
+55 (11) 3549-6900

Rio de Janeiro
Praça XV de Novembro, 20
11º andar – Centro
+55 (21) 3221-9000

Brasília
SHIS QL 14, Cj. 05
Casa 01 – Lago Sul
+55 (61) 3212-1200

Belo Horizonte
Rua Antônio de Albuquerque, 194
16º andar sala 1601 – Savassi
+55 (31) 3029-7750



Os Limites da Responsabilidade Civil do Terminal Portuário na Desova de Contêineres

*Ana Carolina Barros Abreu**
*Evelyn Siqueira Lima***
*Leonardo Grecco****

Resumo: O artigo examina os limites da responsabilidade civil do terminal portuário diante das pretensões de desunitização de contêineres formuladas por agentes de carga e importadores, a fim de evitar cobranças de *demurrage* decorrentes da extrapolação do *free time*. Sustenta-se, no entanto, que o regime jurídico portuário e aduaneiro delimita a atuação dos terminais à movimentação e armazenagem de carga unitizada, reservando a guarda de carga solta às hipóteses excepcionais previstas em lei. O presente estudo, neste contexto, traça a reflexão de que impor ao terminal portuário o dever geral de desova de contêineres poderia implicar mudança significativa na atuação e na estrutura operacional destes atores, em razão da ampliação de suas atribuições ordinárias. Busca-se, para tanto, analisar as normativas aplicáveis à matéria, buscando contribuir para o debate acerca dos limites da responsabilidade dos terminais portuários, tanto em sua atuação típica de terminal de contêineres quanto na qualidade de recintos alfandegados.

Palavras-chave: Direito Portuário. Terminal de contêineres. Recinto alfandegado. Desova. Sobre-estadia.

Abstract: *The article examines the limits of port terminal civil liability in light of container deconsolidation (unstuffing) claims raised by freight forwarders and importers seeking to avoid demurrage charges resulting from the extrapolation of free time. It is argued, however, that the port and customs legal regime restricts terminal operations to the handling and storage of unitized cargo, reserving the custody of loose (break-bulk) cargo for the exceptional cases provided for by law. Within this context, the present study reflects on how imposing on the port terminal a general duty to unstuff containers could entail a significant change in these actors' operations and operational structure, owing to the expansion of their ordinary duties. To this end, the study seeks to analyze the regulations applicable to the matter, aiming to contribute to the debate on the limits of port terminal liability, both in their typical role as container terminals and in their capacity as bonded (customs-controlled) facilities.*

Keywords: *Port Law. Container Terminal. Bonded Facility (Customs Enclosure). Unstuffing (Devanning). Demurrage.*

* Assistente Judiciária no TJSP. Graduada em Direito pela Universidade Católica de Santos, com pós-graduação em Processo Civil, Gestão das Políticas Sociais e Direitos das Mulheres. Atualmente, cursa especialização em Direito Marítimo e Portuário na Maritime Law Academy.

** Mestre em Direito pela Universidade Santa Cecília. Pós-graduanda em Direito Marítimo pela MLaw Academy. Escrevente judiciário do TJSP.

*** Juiz Coordenador do Núcleo de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo.

1. Introdução

A expansão do comércio exterior brasileiro multiplicou os litígios envolvendo a permanência de contêineres em terminais portuários após o vencimento do período de franquia (*free time*) concedido pelos armadores. Pressionados pela cobrança diária de sobre-estadia (*demurrage*), surge a pretensão dos agentes de carga e importadores de imputar aos terminais portuários a obrigação de desova – retirada da mercadoria do interior do equipamento, com armazenagem da carga solta nas dependências do próprio recinto –, a fim de viabilizar a devolução da unidade vazia ao seu proprietário.

O presente artigo investiga se há, no ordenamento jurídico, fundamento para imputar ao terminal a obrigação de desunitizar contêineres por provocação de terceiro, quando o proprietário se omite na retirada da mercadoria. Parte-se da hipótese de que a legislação portuária e aduaneira, longe de ser omissa quanto às funções do terminal, delimita expressamente suas atribuições a partir da premissa da movimentação e armazenagem de carga unitizada. A ausência de previsão normativa para um dever geral de desova, portanto, sugere que a imposição desta obrigação extrapola os contornos do regime jurídico vigente, implicando ampliação das atribuições usuais dos terminais portuários e a redefinição de seu regime de responsabilidade civil.

Nessa perspectiva, o estudo analisa o marco normativo aplicável, à luz da doutrina e da jurisprudência, a fim de demonstrar os limites jurídicos dessa pretensão e contribuir para o debate acadêmico acerca da adequada distribuição de responsabilidades nas operações portuárias.

2. O contêiner como unidade de carga e as funções normativas do terminal

O enfrentamento da problemática apresentada requer, necessariamente, a compreensão da natureza jurídica do contêiner. O art. 24 da Lei nº 9.611/1998 estabelece que a unidade de carga não constitui embalagem, mas sim um equipamento adequado para a unitização de mercadorias sujeitas à movimentação de forma indivisível, independentemente das modalidades de transporte utilizadas no percurso da importação. Sabe-se, ainda, que os contêineres não se confundem com a carga, embora constituam parte integrante do conjunto transportado. Ao estabelecer essa distinção, o legislador reforça a premissa de que o transporte multimodal se estrutura a partir da movimentação e do armazenamento de cargas unitizadas.

A legislação reconhece com clareza as funções exercidas pelo terminal ao longo da cadeia logística. Como operador portuário, a ele incumbe a movimentação e a armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, dentro da organização de fluxos estabelecida pela administração do porto sob coordenação das autoridades marítima e aduaneira (arts. 18 e 23 da Lei nº 12.815/2013). Como recinto alfandegado, área declarada pela autoridade aduaneira para movimentação, armazenagem e despacho de mercadorias sob controle fiscal (art. 9º do Decreto nº 6.759/2009), assume o terminal a condição de fiel depositário das mercadorias sob sua guarda (art. 13, IV, do mesmo diploma), da qual derivam deveres legais de custódia qualificada em situações específicas.

Em nenhum desses regimes, todavia, há previsão de dever de desova por iniciativa própria ou a requerimento de agente de carga ou importador. Isso porque o dever de custódia de mercadorias por parte do terminal portuário se restringe às hipóteses legais em que este atua como depositário alfandegado. Trata-se dos casos de apreensão, abandono e perdimento da mercadoria (arts. 639 a 660 e 689 do Decreto nº 6.759/2009; Decreto-Lei nº 1.455/1976), situações em que o próprio regime aduaneiro impede a saída regular da carga unitizada e justifica a intervenção do recinto.

3. A presunção normativa de armazenagem unitizada

A infraestrutura legalmente exigida dos terminais, por si só, sugere que o sistema portuário foi concebido para a movimentação e acondicionamento de carga unitizada. A Portaria RFB nº 143/2022, por exemplo, exige do recinto vias de circulação e pátios para contêineres (art. 9º, III), delimitando o alfandegamento a partir da faixa de cais e dos pátios contíguos de *stacking* e *pre-stacking* (art. 4º, I e II). A mercadoria, na rotina operacional, entra, permanece e sai unitizada, transportada por veículos adequados; a fiscalização, na maioria dos casos, opera por canais que dispensam intervenção sobre o conteúdo das unidades.

A armazenagem de carga solta, por sua vez, é tratada como exceção. O art. 9º, IV, da mesma Portaria exige que os terminais possuam instalações segregadas exclusivas para o depósito de mercadorias retidas ou apreendidas, o que evidencia que a guarda de carga não unitizada pelo recinto portuário se restringe a hipóteses específicas. Tanto é assim que, quando o depositário é chamado a custodiar mercadoria abandonada, a própria lei prevê remuneração pública, com recursos do FUNDAF (art. 31 do Decreto-Lei nº 1.455/1976; art. 647 do Decreto nº 6.759/2009; art. 22 da Portaria RFB nº 143/2022), justamente por presumir que essa atribuição não se presume integrante das atividades habituais do porto organizado.

No plano regulatório portuário, a Resolução ANTAQ nº 72/2022 dispõe que o titular de recinto alfandegado em zona primária pode prestar serviços de armazenagem, guarda, consolidação e desconsolidação de contêineres, mediante condições e remuneração livremente negociadas (art. 7º). Trata-se de faculdade contratual admitida pelo órgão regulador, mas não de obrigação legal irrestrita. Por essa razão, aliás, é que a Resolução ANTAQ nº 75/2022, somente exige a segregação de cargas pelos terminais, a fim de garantir condições mínimas de segurança, em casos de cargas perigosas, especiais, volumes avariados, com diferença de peso ou indícios de violação (art. 4º, IV, "a"), reforçando que o tratamento diferenciado dispensado à carga solta decorre de hipóteses normativas específicas, não de demanda unilateral de qualquer interveniente.

4. A desova como obrigação nova: repercussões estruturais e o problema da custódia

No direito brasileiro, as obrigações nascem da lei ou da vontade das partes. Inexistindo norma que imponha ao terminal o dever geral de desovar e inexistindo contrato de armazenagem de carga solta firmado com o interessado, a imputação judicial dessa conduta criaria obrigação sem fonte, impondo ao terminal, gratuitamente, serviço que a regulação concebe como facultativo e remunerado.

Embora considerados os impactos patrimoniais decorrentes da incidência de sobre-estadia, deve-se ter em vista que as consequências práticas desta nova imputação poderiam ser significativas. Se admitida em larga escala, a pretensão de desova de mercadorias exigiria dos terminais portuários uma reforma estrutural das instalações originalmente dimensionadas para unidades fechadas, como armazéns cobertos, equipamentos de manuseio de volumes avulsos, pessoal, controles de inventário e coberturas securitárias distintas. Por coerência, a solução deferida a um agente de carga ou importador haveria de ser estendida a todos os que se encontrassem em situação análoga, com efeito desorganizador sobre os fluxos previstos nos arts. 18 e 23 da Lei nº 12.815/2013 e sobre a eficiência do comércio exterior.

Questão jurídica igualmente relevante repousa sobre a possibilidade de responsabilização do terminal pela integridade da carga solta armazenada no recinto por ocasião da desova. A conversão do terminal portuário em depositário civil da carga desunitizada, poderia fazer com que este respondesse por eventuais avarias, perecimentos, extravios ou furtos de volumes, nos termos dos arts. 627 e 629 do Código Civil. Assim, transferir-se-ia ao terminal, por via oblíqua, o risco integral de uma guarda que a lei só lhe atribui em hipóteses aduaneiras excepcionais e mediante remuneração.

5. A responsabilidade do importador e a ausência de responsabilidade do terminal

No fluxo ordinário do transporte marítimo de cargas conteinerizadas, compete ao importador, uma vez disponibilizada a mercadoria, adotar as providências necessárias ao seu desembaraço aduaneiro, à retirada da unidade de carga e à respectiva desova, promovendo, posteriormente, a devolução do contêiner vazio dentro do período de franquia estabelecido pelo armador. Trata-se de obrigações inerentes à própria operação de importação e à utilização do equipamento disponibilizado para o transporte da mercadoria, de modo que eventual inércia do importador se insere, em princípio, nos riscos próprios do negócio jurídico por ele celebrado.

A doutrina especializada reconhece que a desova do contêiner constitui obrigação atribuída ao comprador/importador. Segundo Eliane Octaviano Martins, "*a desova do contêiner nas vendas marítimas*

se insere na obrigação do comprador/importador", sendo necessário que a análise do período de free time e dos possíveis custos de demurrage seja realizada desde o início da contratação, considerando-se, inclusive, "*a possível responsabilidade do consignatário/destinatário, se constatada a inércia deste na desova da unidade*" (Octaviano Martins, 2013, p. 23).

A responsabilidade do importador pelas providências relacionadas à retirada e à desova da mercadoria pode ser extraída, ainda, da sistemática dos Incoterms, que estabelecem a distribuição de obrigações, custos e riscos entre comprador e vendedor no âmbito da compra e venda internacional. Nos termos CFR (*Cost and Freight*) e CIF (*Cost, Insurance and Freight*), amplamente utilizados no transporte marítimo, embora o vendedor assuma a contratação e os custos do transporte internacional até o porto de destino indicado, as providências posteriores relacionadas à retirada da mercadoria e à liberação da carga, em regra, incumbem ao comprador, conforme a disciplina específica do termo adotado e as condições concretamente pactuadas.

Nesse contexto, embora a demora na devolução do contêiner possa ensejar a incidência de cobranças de sobre-estadia, mostra-se razoável admitir que a obrigação de promover a desova da mercadoria incumbe ao próprio importador, não sendo legítimo imputar tal responsabilidade ao terminal portuário. O fato de a carga permanecer fisicamente nas instalações do terminal em razão da inércia do importador não tem o condão de transferir àquele a obrigação de proceder à desunitização. Isso porque a desova da mercadoria implica, ainda, a necessidade de sua custódia como carga solta e de sua posterior armazenagem em local apropriado, providências que extrapolam a atuação própria do terminal e que não podem lhe ser impostas como consequência da conduta omissiva de terceiro.

Admitir solução diversa significaria atribuir ao terminal os custos e os riscos decorrentes de obrigação alheia, transferindo-lhe os efeitos econômicos da inércia do próprio importador.

6. Considerações finais

A legislação portuária e aduaneira reconhece e disciplina com clareza as funções do terminal, estruturando-as sobre a premissa do armazenamento de carga unitizada e reservando a guarda de carga solta a hipóteses excepcionais, remuneradas e taxativas. Diante da ausência de norma que imponha dever geral de desova, entende-se que atribuir tal obrigação ao terminal significaria criar obrigação nova, de armazenar cargas soltas, com exigências estruturais potencialmente incompatíveis com a vocação dos terminais de contêineres e com a assunção, sem contrato e sem remuneração, dos riscos de custódia da mercadoria desunitizada. Com base nisso, tem-se que o ônus da demora na retirada da carga pertence ao importador e deve ser equacionado no âmbito das relações contratuais que o vinculam ao agente de carga e ao armador, não havendo, fora das hipóteses legais excepcionais, responsabilidade civil do terminal portuário pela desova de contêineres.

Referências

BRASIL. Decreto-Lei nº 1.455, de 7 de abril de 1976.

BRASIL. Decreto nº 6.759, de 5 de fevereiro de 2009. Regulamento Aduaneiro.

BRASIL. Lei nº 9.611, de 19 de fevereiro de 1998. Dispõe sobre o Transporte Multimodal de Cargas.

BRASIL. Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013. Lei dos Portos.

BRASIL. Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Código Civil.

BRASIL. Receita Federal do Brasil. Portaria RFB nº 143, de 8 de fevereiro de 2022.

BRASIL. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Resolução ANTAQ nº 72, de 2022; Resolução ANTAQ nº 75, de 2022.

INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE (ICC). Incoterms® 2020: ICC rules for the use of domestic and international trade terms. ICC Publication No. 723E. Paris: ICC Publishing, 2019.

OCTAVIANO MARTINS, Eliane M. Curso de direito marítimo: volume II – vendas marítimas. 2. ed. atual. Barueri: Manole, 2013.

O Regime de Responsabilidade do Transportador Marítimo no Transporte de Longo Curso: A Eleição das Regras de Haia e de Haia-Visby como Lei Aplicável



*Werner Braun Rizk**

1. Introdução

A fixação do regime de responsabilidade do transportador marítimo é pressuposto do contrato de transporte de coisas: dela dependem o ônus da prova, as excludentes oponíveis, os limites indenizatórios e o próprio preço do frete e do seguro, repassados à cadeia econômica.

No Brasil, o contrato de transporte de coisas é regido pelos artigos 730 a 733 e 743 a 756 do Código Civil, pelo Decreto-Lei nº 116/67, pela Lei nº 9.611/98 e, supletivamente, pelo Código Comercial. A doutrina civilista majoritária sustenta que o transportador assume obrigação de resultado e responde objetivamente, na forma do parágrafo único do artigo 927 do Código Civil, por desenvolver atividade de risco.[1] É essa a orientação do Superior Tribunal de Justiça, para quem o artigo 750 do Código Civil "nada mais é senão a tão denominada obrigação de resultado",[2] respondendo o transportador de coisas objetivamente, ainda que lhe caibam as excludentes de fato de terceiro, caso fortuito e força maior.[3]

*Presidente da Comissão de Direito Marítimo da Ordem dos Advogados do Brasil - Seção Espírito Santo

1 Quanto à responsabilidade objetiva por atividade de risco, incluindo o transporte, BITTAR, Carlos Alberto. *Responsabilidade civil*: teoria e prática. 5. ed. São Paulo: Forense Universitária, 2005, p. 90. Quanto à obrigação de resultado, MARTINS, Eliane M. Octaviano. *Curso de Direito Marítimo*, v. 3. Barueri: Manole, 2015, p. 555, embora a autora se refira a "presunção de culpa do transportador e a responsabilidade contratual que contém a obrigação de resultados" — fórmula que, a rigor, não coincide com a responsabilidade objetiva.

2 STJ, 4ª Turma, AgInt no REsp 2.033.685/MG, Rel. Min. Maria Isabel Gallotti, j. 11.09.2023, DJe 14.09.2023: "Segundo o Código Civil 'a responsabilidade do transportador, limitada ao valor constante do conhecimento começa no momento em que ele, ou seus prepostos recebem a coisa; termina quando é entregue ao destinatário ou depositada em juízo, se aquele não for encontrado', o que nada mais é senão a tão denominada obrigação de resultado". No transporte marítimo, STJ, 4ª Turma, AREsp 2.592.887/RJ, Rel. Min. Raul Araújo, j. 02.03.2026, DJEN 11.03.2026: "A responsabilidade da transportadora foi corretamente reconhecida como obrigação de resultado".

3 No mesmo julgado: "Apesar da obrigação de resultado do transportador em entregar as mercadorias até o destinatário final, ainda assim sua responsabilidade é informada objetivamente, com possibilidade de ensejar excludentes, tais como fato de terceiro ou caso fortuito ou força maior". No transporte marítimo, STJ, 4ª Turma, AREsp 2.327.044/SP, Rel. Min. Raul Araújo, j. 09.03.2026, DJEN 16.03.2026: "A Corte Estadual reconheceu a responsabilidade objetiva do transportador, nos termos do art. 750 do Código Civil, que estabelece que a responsabilidade do transportador inicia-se com o recebimento do bem e termina com sua entrega ao destinatário"; e STJ, 3ª Turma, REsp 2.003.648/SP, Rel. Min. Moura Ribeiro, j. 22.04.2026, DJEN 28.04.2026.

Não desconhecemos a crítica, que já expusemos alhures, de que tal regime dificilmente se concilia com o rateio de riscos da expedição marítima e com a redação do artigo 749 do Código Civil, que impõe ao transportador "todas as cautelas necessárias".[4] Não é esse o objeto deste estudo: tomaremos o entendimento do STJ como premissa, quanto à navegação de longo curso, definida pelo artigo 2º, IX, da Lei nº 9.432/97 como a realizada entre portos brasileiros e estrangeiros.[5]

A questão assume maior complexidade em vista do entendimento do STJ de que, observados os requisitos pertinentes, as partes podem eleger a lei aplicável ao contrato. E a hipótese é corriqueira: os conhecimentos de transporte internacionais quase invariavelmente elegem as Regras de Haia ou de Haia-Visby — arcabouços em que a obrigação do transportador não é de resultado nem sua responsabilidade é objetiva.

2. Da eleição de lei aplicável pelo conhecimento de transporte (Bill of Lading)

O conhecimento de transporte — *Bill of Lading*, ou BL — é documento emitido pelo transportador ao receber a carga, ao qual a lei atribui a condição de título de crédito impróprio.[6] Cumpre três funções: recibo de entrega, título de crédito representativo da carga e evidência do contrato de transporte. Para o presente ensaio interessa-nos a terceira.

Relevante frisar que o BL não é o contrato: este é consensual e se aperfeiçoa com o aceite da proposta, antes do embarque e da emissão do conhecimento. Daí a máxima da *common law* de que "um *bill of lading* não é o contrato, mas apenas evidência do contrato».[7] A consequência é prática: divergindo o clausulado pré-impresso do efetivamente pactuado, prevalece este último.

Daí a ressalva: a validade da *Paramount Clause* depende do exame do caso concreto, inclusive quanto a ser ou não de adesão o contrato evidenciado. Sendo-o, incidem os limites dos artigos 421 e 424 do Código Civil e do artigo 63, §§ 3º e 4º, do CPC. Não o sendo, a cláusula é plenamente eficaz, com apoio no artigo 9º, § 2º, da LINDB, dispositivo em que a doutrina mais abalizada reconhece o acolhimento da autonomia da vontade.[8]

O STJ tem enfrentado a questão pelo critério da fase pré-negocial, assentando que "o contrato de adesão tem como principal característica o fato de ser desprovido de fase pré-negocial".[9] Aplicando esse critério ao conhecimento marítimo, a Quarta Turma decidiu que "a circunstância de o contrato ser materializado por formulário e a existência de cláusulas padronizadas não implica a necessária conclusão de se tratar de contrato de adesão", reputando paritário o ajuste celebrado entre empresas com efetiva capacidade de negociar.[10] É firme, ademais, a orientação que admite em abstrato a validade da cláusula que submete o contrato internacional a jurisdição

4 FERNANDES, Paulo Campos; LEITÃO, Walter de Sá. *Responsabilidade no Transporte Marítimo*. São Paulo: Aduaneiras, 2010, p. 84-86. Registre-se ainda o artigo 529 do Código Comercial, que responsabiliza o capitão pelas perdas e danos sobrevindos ao navio ou à carga "por culpa sua, omissão ou imperícia".

5 Lei nº 9.432/97, art. 2º, IX: "navegação de longo curso: a realizada entre portos brasileiros e estrangeiros".

6 Artigos 1º e 3º do Decreto nº 19.473/1930 — cuja revogação por decreto não numerado de 25.04.1991 reputamos nula — e artigo 894 do Código Civil.

7 AIKENS, Richard; LORD, Richard; BOOLS, Michael. *Bills of Lading*. London: Informa, 2006, p. 124. No mesmo sentido, EDER, Bernard et al. *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading*. 22. ed. London: Thomson Reuters, 2011, p. 2 e 131.

8 CRETELLA NETO, José. *Contratos Internacionais do Comércio*. 2. ed. São Paulo: Letz Total Media Creative Projects, 2016, p. 256-257: "Se as partes, expressa ou tacitamente concordarem que deva ser outra a lei aplicável a seu contrato, não prevalecerá a lei da residência do proponente, que será substituída pela lei indicada pelas partes". Quanto ao foro, v. a Súmula 335 do STF.

9 STJ, 3ª Turma, REsp 1.424.074/SP, Rel. Min. Ricardo Villas Bôas Cueva, j. 10.11.2015, DJe 16.11.2015. Cuida-se de precedente geral sobre a caracterização do contrato de adesão — o caso versava locação de banco de dados —, invocado pela Quarta Turma no julgamento referido na nota seguinte.

10 STJ, 4ª Turma, REsp 1.988.894/SP, Rel. Min. Maria Isabel Gallotti, j. 09.05.2023, DJe 15.05.2023. O caso versava cláusula compromissória pactuada em contrato de transporte marítimo internacional, oposta a seguradora sub-rogada; os embargos de declaração posteriormente acolhidos (j. 11.06.2025) trataram apenas de honorários recursais.

estrangeira.[11] O TJSP oscila: há acórdãos que fulminam a eleição por presumirem adesão[12] e outros que a prestigiam, inclusive quanto à cláusula compromissória.[13] Reputada válida, a cláusula alcança também a seguradora sub-rogada (artigos 349 e 786 do Código Civil).[14]

3. Da eleição das Regras de Haia ou de Haia-Visby como lei aplicável

A Convenção de Bruxelas de 1924 é conhecida como Regras de Haia; emendada pelos Protocolos de 1968 e de 1979 — este substituindo o franco-ouro pelo direito especial de saque (DES) —, passa a chamar-se Regras de Haia-Visby. É, há um século, a fonte mais importante do transporte internacional de cargas, nascida da reação da carga contra as cláusulas de exoneração dos conhecimentos ingleses do século XIX.[15] O Brasil não internalizou nenhuma delas: sua incidência entre nós é exclusivamente contratual — hipótese que a própria convenção prevê no artigo 10, "c", ao estender seu escopo aos casos em que o conhecimento estipule sua aplicação. É o que faz a *Paramount Clause*.[16]

(a) A natureza da obrigação. O artigo 3º, regra 1, impõe ao transportador exercer a devida diligência (*due diligence*), antes e no início da viagem, para apresentar embarcação navegável, armá-la, equipá-la e prover compartimentos adequados à carga. A expressão foi haurida do *Harter Act* (1893) e reproduzida nas leis australiana (1904) e canadense (1910); nas Regras, tornou-se obrigação expressa.[17] Não se promete o resultado, mas a conduta: a jurisprudência da *common law* é firme em que se cuida de dever de cuidado razoável, e não de garantia absoluta de navegabilidade.[18] A regra 2, ao exigir que o transportador carregue, estive, transporte e descarregue "adequadamente e com cautela", segue a mesma linha: o dever é o inerente à prática geral do transporte, não o ajustado às idiossincrasias de cada carga.[19]

---

11 STJ, 4ª Turma, AgInt nos EDcl no AREsp 2.997.930/SP, Rel. Min. Luís Carlos Gambogi (Desembargador convocado do TJMG), j. 01.06.2026, DJEN 08.06.2026: a orientação do tribunal de origem "está em consonância com a jurisprudência consolidada do Superior Tribunal de Justiça, que admite, em abstrato, a validade da cláusula que elege a Justiça de outro país como competente para dirimir controvérsias decorrentes de contrato internacional". No mesmo sentido, STJ, 3ª Turma, AgInt no REsp 2.236.188/SC, Rel. Min. Humberto Martins, j. 18.05.2026, DJEN 21.05.2026.

12 TJSP, 15ª Câmara de Direito Privado, Ap. 1026701-48.2018.8.26.0002, Rel. Des. Jairo Brazil, j. 17.09.2019, DJ 24.09.2019: "REGRESSIVA. TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCADORIAS. CLÁUSULA DE ELEIÇÃO DE FORO INTERNACIONAL. Nulidade. Contrato de adesão que inviabiliza/dificulta sobremaneira o acesso ao judiciário".

13 TJSP, 38ª Câmara de Direito Privado, Ap. 1009026-77.2015.8.26.0002, Rel. Des. César Peixoto, j. 17.08.2016, DJ 19.08.2016: "Pretensão regressiva fundada em sub-rogação – Transporte marítimo internacional de cargas – Cláusula compromissória – Sub-rogação legal do segurador, de maneira integral, envolvendo os créditos do qual o credor sub-rogado teria direito, bem como de todas as obrigações, principais e acessórias, decorrentes do contrato". Os embargos de declaração subsequentes (j. 19.04.2017) cuidaram apenas de honorários recursais.

14 Em sentido contrário, quanto à cláusula de eleição de foro, STJ, 3ª Turma, REsp 1.038.607/SP, DJe 05.08.2008, ao entendimento de que a sub-rogação transfere o crédito apenas com suas características de direito material. Parece-nos que tal orientação não se concilia com a carga de disponibilidade do Código de Processo Civil de 2015 (art. 190), posterior ao acórdão; e, de fato, no já citado REsp 1.988.894/SP a Quarta Turma reputou a seguradora vinculada à convenção de arbitragem de cujo teor tivera ciência prévia.

15 DOCKRAY, Martin. *Cases and Materials on the Carriage of Goods by Sea*. 3. ed. London: Routledge-Cavendish, 2004, p. 151: "Os embarcadores responderam que a única liberdade contratual que lhes era conferida era a de exportar nos termos ditados pelo transportador marítimo ou a liberdade de não exportar de modo algum".

16 Ilustra-o o conhecimento reproduzido na decisão monocrática proferida no STJ, REsp 2.236.188/SC, Rel. Min. Humberto Martins: "As disposições da convenção internacional sobre Conhecimentos de Embarque de 1924, conforme alterada pelos protocolos de 1968 e 1979 (as 'Regras de Haia-Visby') serão aplicadas a este Contrato".

17 BERLINGIERI, Francesco. *International Maritime Conventions*, v. 1: The Carriage of Goods and Passengers by Sea. New York: Informa Routledge, 2014, p. 17: "As obrigações do transportador não são absolutas, mas de exercer devida diligência. Essa expressão se origina do Harter Act (seções 2 e 3) e foi utilizada em todos os Acts subsequentes, tais como o Australian Sea Carriage of Goods Act de 1904 (seção 5) e o Canadian Water Carriage of Goods Act de 1910 (seções 5 e 8) (...)". Dockray acrescenta ao rol o Shipping and Seaman Act neozelandês de 1903 (op. cit., p. 151).

18 Cf. os precedentes *The Muncaster Castle* (1961), *The Amstelslot* (1963) e *The Happy Ranger* (2006).

19 Foram as palavras de Lord Pearce, na House of Lords, no julgamento de *Albacora v. Westcott & Laurance Line* (1966). As partes podem, ademais, transferir ao contratante as operações de carga, estiva e descarga (cláusulas FIO e FIOST), caso em que a regra apenas exige que o transportador, se as assumir, atue adequadamente e com cautela — entendimento firmado em *Renton v. Palmyra Trading Corp.* e *Jindal Iron & Steel Co. v. Islamic Solidarity Shipping Co.*

A conclusão é idêntica nos sistemas latinos de fórmula equivalente. Sobre o artigo 270 da Lei de Navegação argentina, Chami é categórico: "a obrigação é eminentemente de meio, porquanto não se promete o resultado (...) mas um meio: exercer uma diligência razoável".[20] No mesmo sentido Arroyo Martínez, no direito espanhol: "não é uma obrigação objetiva, mas subjetiva, porque só está obrigado a empregar a diligência devida ou razoável".[21]

(b) O regime de responsabilidade. A responsabilidade do transportador sob as Regras de Haia-Visby é subjetiva. O artigo 4º, regra 1, dispõe que nem ele nem a embarcação respondem por perdas ou danos resultantes de inavegabilidade, "a não ser que causada por falta de devida diligência". A culpa é presumida — o ônus de provar a diligência é do transportador —, mas não há responsabilidade objetiva: demonstrada a cautela razoavelmente esperada (ausente imprudência, negligência ou imperícia), não há dever de indenizar.

O contraste com o regime do Código Civil como atualmente interpretado pelo STJ é ainda mais evidenciado pela leitura do artigo 4º, regra 2, que enumera dezessete excludentes. A primeira, a falta náutica, exonera o transportador por "ato, negligência ou falta do comandante, de marinheiro, de prático ou de empregados do transportador na navegação ou na administração da embarcação" — excludente estranha ao direito brasileiro, herdada da *negligence clause* e do *Harter Act*, inadmissível sob regime objetivo, no qual o fato do preposto é fortuito interno.[22] Também o incêndio exonera, salvo quando decorrente de fato ou culpa do próprio transportador, e não de seus prepostos.[23] Seguem-se os perigos do mar, os atos de guerra e de inimigos públicos, a detenção por autoridade ou por ordem judicial, a quarentena, o ato do embarcador, as greves, as revoltas populares, o salvamento e o desvio razoável de rota, o vício próprio, a insuficiência de embalagem e de marcas, os defeitos ocultos e, por fim, a cláusula aberta da alínea "q", que exonera por "qualquer outra causa não proveniente de fato ou culpa do transportador ou por culpa de seus agentes ou prepostos".[24] O elenco não é apenas mais amplo que o do artigo 393 do Código Civil: é incompatível com a responsabilidade independente de culpa, base do atual entendimento do STJ quanto à legislação brasileira.

(c) A limitação. Não declaradas a natureza e o valor da carga antes do embarque, a indenização não excederá 666,67 DES por volume ou unidade, ou 2 DES por quilograma bruto, o que for maior (artigo 4º, regra 5, «a»). A regra 5, «c», disciplina o contêiner: prevalecem os volumes enumerados no conhecimento; omitida a enumeração, o contêiner é o volume — como se decidiu em *El Greco*, em que um contêiner *said to contain* 200.945 pôsteres foi tratado como unidade única.[25] O limite só se rompe por dolo ou temeridade do próprio transportador (regra 5, "e"). Trata-se de técnica que protege o transportador do risco de cargas de alto valor não declarado e, ao fixar padrão uniforme, permite-lhe praticar fretes mais baixos.[26]

(d) A indisponibilidade relativa. O artigo 3º, regra 8, fulmina de nulidade as cláusulas que reduzam a responsabilidade aquém do piso convencional, inclusive por via oblíqua — como a eleição

20 CHAMI, Diego Esteban. *Manual de Derecho de la Navegación*. Buenos Aires: Abeledo Perrot, 2010, p. 538.

21 ARROYO MARTÍNEZ, Ignacio. *Curso de Derecho Marítimo*. Pamplona: Thomson Reuters, 2015, p. 606.

22 A excludente não abrange o fato pessoal do transportador, como a culpa *in eligendo* na designação do comandante: EDER, Bernard et al. *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading*. 22. ed. London: Thomson Reuters, 2011, p. 250. Os conceitos de navegação e de administração da embarcação são interpretados restritivamente: AIKENS et al., op. cit., p. 270, citando *Gosse Millerd v. Canadian Government Merchant Marine* (1940). A excludente não foi reproduzida nas Regras de Hamburgo nem nas de Roterdã.

23 A versão inglesa refere-se a "fault or privity of the carrier" e a francesa a "fait ou faute" — expressão que, como observa BERLINGIERI (op. cit., p. 29), traduz-se mais fielmente por "fato ou culpa".

24 AIKENS et al., op. cit., p. 285, citando *The City of Baroda* (1926) e *The Chyebassa* (1967). Sobre os perigos do mar, v. *Great China Metal Industries Co. Ltd v. Malaysian International Shipping Corp. (The Bunga Seroja)*, 1998; sobre o desvio, *Stag Line v. Foscolo, Mango & Co. Ltd.*, 1932, e *Hain Steamship Co. v. Tate & Lyle Ltd.*, 1936.

25 *El Greco (Australia) Pty Ltd v. Mediterranean Shipping Co.*, 2004; e *The River Gurara*, 1996. Cf. AIKENS et al., op. cit., p. 295-296.

26 AIKENS et al., op. cit., p. 299, quanto à quebra do limite. Sobre a função do instituto, WILSON, John F. *Carriage of Goods by Sea*. 7. ed. London: Pearson Longman, 2010, p. 195: "Ele protege o transportador dos riscos associados a cargas de valor alto não declarado e, ao estabelecer um nível padrão de responsabilidade, permite-lhe oferecer fretes uniformes e mais baratos".

cumulativa de lei mais favorável, rechaçada em *The Hollandia*.[27] Já o artigo 5º faculta ao transportador renunciar a direitos e ampliar obrigações. As Regras operam como estatuto mínimo de proteção da carga, não como camisa de força.

O quadro é inequívoco: eleitas validamente as Regras de Haia ou de Haia-Visby, a obrigação do transportador deixa de ser de resultado, e sua responsabilidade, objetiva. Ou seja, afasta-se o regime de responsabilidade brasileiro desde o seu fundamento principal e até as excludentes aplicáveis.

4. Conclusão

Não obstante o entendimento do STJ quanto ao regime do Código Civil, é lícito às partes, no transporte de longo curso, afastar por convenção a obrigação de resultado e a responsabilidade objetiva do transportador, mediante eleição válida da lei aplicável. Não há aí derrogação de norma cogente nem esvaziamento de garantias: as Regras de Haia e de Haia-Visby nasceram para conter as reservas de estilo com que os transportadores se exoneravam abusivamente, apenas distribuindo os riscos por técnica diversa — obrigações mínimas indisponíveis, excludentes taxativas e limites previsíveis.

Esse resultado é reforçado por dois princípios basilares do Direito Marítimo. O primeiro é a origem costumeira: o regime nasce da prática dos comerciantes, razão por que institutos como o rateio de riscos da expedição marítima e a limitação de responsabilidade precedem e condicionam as codificações nacionais. O segundo é a universalidade — o Direito Marítimo é "destinado, assim como os mares e oceanos, a unir os povos, e não a separá-los"[28] —, que orienta o intérprete à uniformização, e não à regionalização, e tem assento implícito no artigo 178 da Constituição Federal. Aplicar ao longo curso um regime concebido para o transporte interno, recusando eficácia à lei eleita pelas partes, é solução que ofende a ambos.

Reconhecer eficácia à *Paramount Clause* não é concessão ao transportador estrangeiro. É admitir que o contrato internacional de transporte tem lei própria, escolhida por partes capazes em ambiente paritário, e que a previsibilidade dessa escolha é condição do comércio exterior brasileiro.

Referências bibliográficas

AIKENS, Richard; LORD, Richard; BOOLS, Michael. *Bills of Lading*. London: Informa, 2006.

ARROYO MARTÍNEZ, Ignacio. *Curso de Derecho Marítimo*. Pamplona: Thomson Reuters, 2015.

BERLINGIERI, Francesco. *International Maritime Conventions*, v. 1: The Carriage of Goods and Passengers by Sea. New York: Informa Routledge, 2014.

BITTAR, Carlos Alberto. *Responsabilidade civil*: teoria e prática. 5. ed. São Paulo: Forense Universitária, 2005.

CHAMI, Diego Esteban. *Manual de Derecho de la Navegación*. Buenos Aires: Abeledo Perrot, 2010.

CRETELLA NETO, José. *Contratos Internacionais do Comércio*. 2. ed. São Paulo: Letz Total Media Creative Projects, 2016.

DOCKRAY, Martin. *Cases and Materials on the Carriage of Goods by Sea*. 3. ed. London: Routledge-Cavendish, 2004.

EDER, Bernard et al. *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading*. 22. ed. London: Thomson Reuters, 2011.

FERNANDES, Paulo Campos; LEITÃO, Walter de Sá. *Responsabilidade no Transporte Marítimo*. São Paulo: Aduaneiras, 2010.

LACERDA, J. C. Sampaio de. *Curso de Direito Comercial Marítimo e Aeronáutico* (Direito Privado da Navegação). 2. ed. Rio de Janeiro, 1954.

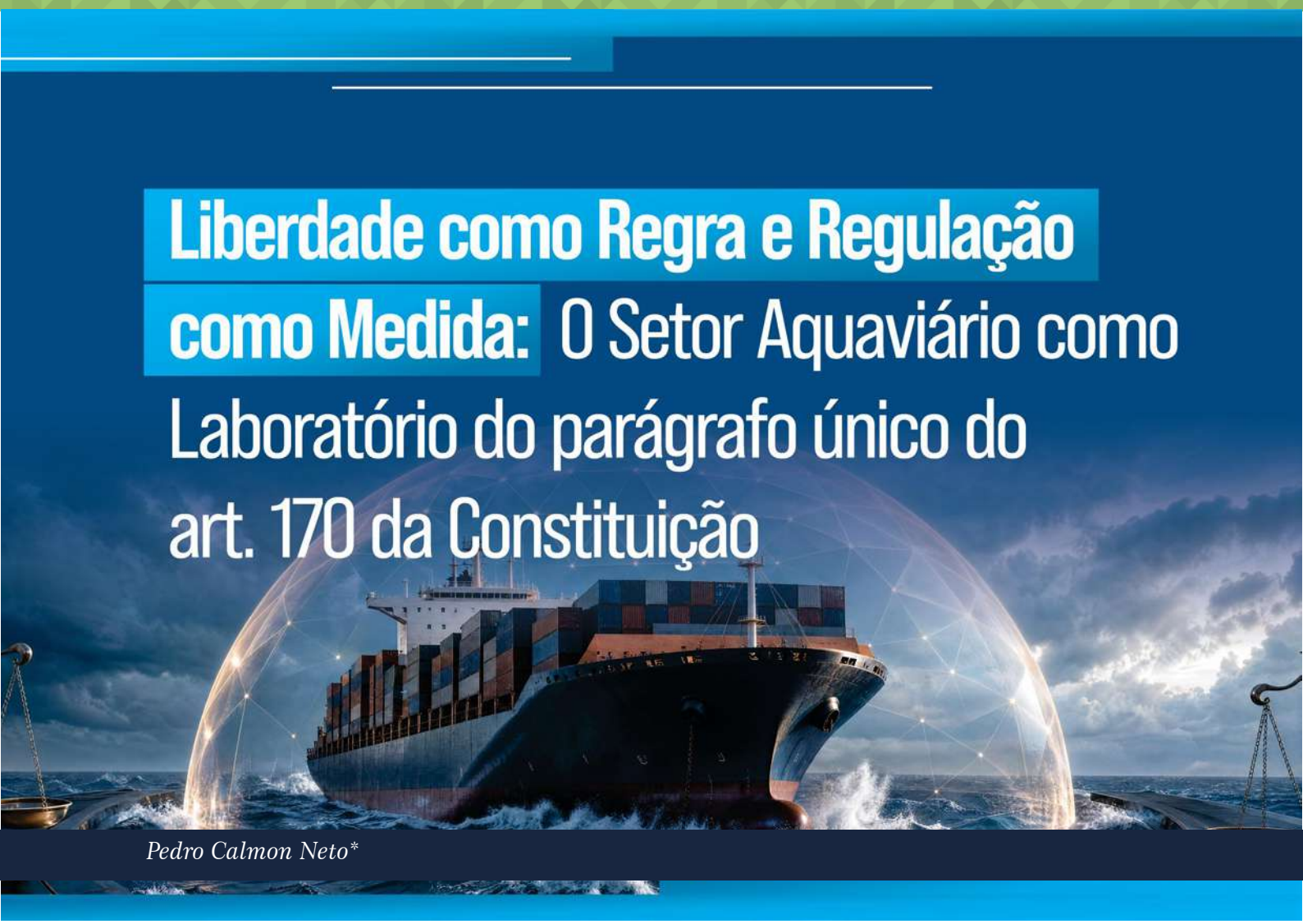
MARTINS, Eliane M. Octaviano. *Curso de Direito Marítimo*, v. 3. Barueri: Manole, 2015.

WILSON, John F. *Carriage of Goods by Sea*. 7. ed. London: Pearson Longman, 2010.

27 *The Hollandia*, 1983. Na mesma linha, *The River Gurara* (1996) declarou ineficaz cláusula que reputava o contêiner "um pacote ou uma unidade" ainda quando usado para consolidar volumes menores descritos no conhecimento.

28 MATEESCO, Mircea. *Le droit maritime soviétique face au droit occidental*, 1966, apud LACERDA, J. C. Sampaio de. *Curso de Direito Comercial Marítimo e Aeronáutico* (Direito Privado da Navegação). 2. ed. Rio de Janeiro, 1954.

Liberdade como Regra e Regulação como Medida: O Setor Aquaviário como Laboratório do parágrafo único do art. 170 da Constituição



*Pedro Calmon Neto**

Há uma pergunta que costuma aparecer em quase toda reunião com cliente do setor aquaviário. Por que um terminal de uso privado pode ser implantado mediante simples autorização, sem licitação, enquanto o arrendamento de área no porto organizado exige certame, contrato administrativo e tarifa supervisionada pela ANTAQ, e uma embarcação estrangeira só transporta carga entre Santos e Suape depois de comprovado, pela circularização, que não havia navio brasileiro disponível? A resposta usual é que cada situação tem a sua lei, o que é verdade, mas incompleto, porque todas essas leis se apoiam num único dispositivo constitucional.

Refiro-me ao parágrafo único do art. 170 da Constituição Federal, segundo o qual é assegurado a todos o livre exercício de qualquer atividade econômica, independentemente de autorização de órgãos públicos, salvo nos casos previstos em lei. A parte final do dispositivo costuma ser tratada como mero fecho de redação, quando na verdade é ali que está o grande termômetro da ordem econômica, pois é por essa cláusula que a Constituição transfere ao legislador a tarefa de calibrar, mercado a mercado, o grau de liberdade que cada atividade comporta. A Constituição não trata a liberdade econômica como um interruptor que liga ou desliga a iniciativa privada, mas como uma gradação contínua de intensidade regulatória, na qual a liberdade é a regra e a regulação, a medida.

*Professor e advogado, sócio de PCFA - Pedro Calmon Filho & Associados, Mestrando em Direito Marítimo pela UNISANTA. Membro da Academia Brasileira de Direito Portuário e Marítimo, da Associação Brasileira de Direito Marítimo – ABDM e do Instituto Ibero-americano de Direito Marítimo – IIDM. Membro da Comissão de Direito Marítimo e Portuário da OAB/RJ e OAB/Federal.

Dois movimentos legislativos recentes deixam essa ideia bastante palpável e por isso os escolhi como fio condutor. De um lado, o Projeto de Lei nº 733/2025, nascido do anteprojeto da comissão de juristas presidida pelo Ministro Douglas Alencar Rodrigues, que propõe revogar a Lei nº 12.815/2013 e levar o setor portuário a um patamar de liberdade que o direito brasileiro jamais experimentou. De outro, o Programa BR do Mar, instituído pela Lei nº 14.301/2022 e regulamentado somente em julho de 2025 pelo Decreto nº 12.555, que afrouxou a reserva de mercado da cabotagem sem abrir mão dela. São caminhos em direções quase opostas, e o mesmo parágrafo único sustenta ambos.

A estrutura do dispositivo e a sua conexão com o caput

Convivem no dispositivo três comandos que não podem ser lidos separadamente. O primeiro é a titularidade universal, uma vez que a garantia é assegurada a todos, sem distinção de partida entre nacional e estrangeiro ou entre o grande conglomerado e o microempreendedor individual. O segundo é a regra da dispensa, pela qual a atividade econômica independe, em princípio, de autorização prévia. Esse ponto costuma ser subestimado, mas ele inverte uma tradição antiga entre nós, em que o particular se apresentava perante a Administração como suplicante. O terceiro comando é a cláusula de reserva, que condiciona a exceção à existência de lei em sentido formal. Decreto, portaria ou resolução de agência podem densificar a restrição legal, jamais substituí-la. É essa cláusula que funciona como a dobradiça de todo o sistema.

Nada disso pode ser interpretado de costas para o caput do art. 170, que funda a ordem econômica na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa e lhe dá por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social. Eros Grau, em obra que continua sendo referência obrigatória, insiste que a ordem econômica de 1988 é uma ordem do dever-ser, que conforma o processo econômico e o dirige a finalidades sociais. Concordo com o mestre nesse ponto, ainda que discorde das conclusões mais intervencionistas que alguns extraem da sua obra. O decisivo é perceber que o legislador que restringe a liberdade, exigindo licitação ou reservando um mercado, não está por definição violando o parágrafo único, porque pode estar realizando algum princípio do caput. E, no sentido inverso, o legislador que amplia a liberdade, dispensando autorizações e liberando preços, tampouco está automaticamente cumprindo a Constituição, porque pode estar comprimindo fundamentos que ela protege com igual força, como o valor social do trabalho.

Se é assim, o parágrafo único não decide o resultado de nenhuma disputa regulatória. O que ele faz é distribuir o ônus da argumentação. Quem pretende empreender não precisa demonstrar que possui esse direito, pois a Constituição já o reconheceu de antemão e quem pretende restringir é que precisa apontar a lei que autoriza a restrição e demonstrar que ela é adequada ao fim perseguido, que não há meio menos gravoso de alcançá-lo e que o ônus imposto ao agente compensa o benefício coletivo gerado. É o conhecido teste de proporcionalidade, e é ele, e não a intuição ideológica do intérprete, que separa a regulação legítima da reserva de mercado disfarçada. Se a fiscalização posterior basta, a autorização prévia é desnecessária.

A Lei nº 13.874/2019, a Declaração de Direitos de Liberdade Econômica, tornou essa lógica explícita e, em boa medida, é o parágrafo único reescrito em linguagem operacional. Presunção de boa-fé do particular, silêncio positivo, vedação ao abuso do poder regulatório e interpretação da dúvida em favor da liberdade já decorriam da Constituição, mas ganharam destinatários definidos e aplicação imediata. Marques Neto, Rodrigues Junior e Leonardo, nos comentários que coordenaram à lei, sustentam com acerto que a norma vale menos pelas inovações materiais e mais pela sua função de norma geral de direito econômico, que irradia seus princípios sobre a legislação setorial. É nesse campo aberto que o PL 733 e o BR do Mar operam.

O porto e o acerto de rumo do PL 733/2025

A Lei nº 12.815/2013 já traz em si uma demonstração didática da gradação de que venho falando. O terminal de uso privado, fora do porto organizado, explora área própria, assume o risco integral do empreendimento e acede à atividade por contrato de adesão, sem licitação. É o regime mais próximo da regra geral do parágrafo único, e não por acaso os TUPs se tornaram o principal vetor de investimento privado do setor. Já o porto organizado é bem público escasso, e ali a competição pelo mercado substitui a competição no mercado, com a regulação contratual compensando a posição de monopólio natural de muitos arrendamentos. Não há menos Constituição no arrendamento do que no TUP, e sim a mesma Constituição em outro ponto da escala.

O PL 733/2025 pretende deslocar essa escala em três frentes, e cada uma delas é o parágrafo único em ação. A primeira atinge a outorga, no passo que para os portos privados, a autorização prévia dá lugar à comunicação antecipada à ANTAQ, de modo que o interessado informa o empreendimento, satisfaz os requisitos objetivos e inicia a implantação sem aguardar ato do poder público. É o silêncio positivo da Lei da Liberdade Econômica levado ao limite ou, a rigor, algo além dele, porque sequer se instaura o processo em que o silêncio operaria. A autorresponsabilidade do investidor substitui o juízo prévio de conveniência estatal, e o controle do Estado se desloca para a fase posterior, fiscalizatória e sancionadora. A segunda frente atinge os preços, pois o projeto consagra a livre formação dos preços pelos serviços portuários, respeitadas as normas de defesa da concorrência, na aposta conhecida de que, onde há multiplicidade de terminais e poder de barganha dos usuários, o controle concorrencial posterior protege melhor do que o tabelamento prévio.

A terceira frente é a mais delicada e, na minha opinião, a mais acertada de todas. O projeto põe fim à exclusividade do OGMO, liberando, enfim, o operador portuário para contratar diretamente, com vínculo empregatício, trabalhador certificado nacionalmente, sem a mediação obrigatória do órgão gestor e sem confinamento ao cadastro local. Aqui a liberalização deixa de ser tema puramente econômico e passa a dialogar com o valor social do trabalho, fundamento expresso do art. 1º, IV, e do caput do art. 170 e, coloca fim a uma discussão histórica, sobre a interpretação da exclusividade, que deve ser lida como prioridade, alinhando o Brasil ao padrão da Convenção nº 137 da OIT.

Neste diapasão, Legislativo e Judiciário convergem para o mesmo ponto, cada qual com seus instrumentos e limitações, onde o Congresso pode redesenhar o sistema inteiro, ao passo que o Supremo, adstrito ao pedido, pode apenas modular o sentido da norma existente. Registro, com alguma preocupação, que a comissão especial da Câmara passou a sinalizar a possibilidade de preservar a estrutura da lei de 2013 mediante reforma ampla, em vez da revogação integral. Se essa alternativa prevalecer, perderemos uma oportunidade rara de colocar os portos brasileiros em condições de competir no cenário internacional.

A cabotagem e a parcimônia do BR do Mar

Se o TUP ocupa a posição mais liberal da escala, a cabotagem historicamente ocupou a oposta. O art. 178, parágrafo único, da Constituição, na redação da Emenda nº 7/1995, remete à lei a definição das condições em que o transporte de mercadorias na cabotagem poderá ser feito por embarcações estrangeiras, e a Lei nº 9.432/1997 concretizou a reserva ao exigir da empresa brasileira de navegação a propriedade ou o afretamento a casco nu de embarcação brasileira. Segurança nacional, frota mercante própria e soberania logística sobre a costa são fundamentos que passam nos três filtros da proporcionalidade enquanto forem reais e enquanto a restrição não exceder o necessário.

A BR do Mar partiu justamente do diagnóstico de que parte da restrição excedia, encarecendo o frete e travando a oferta e a resposta foi mover a régua sem invertê-la. A lei de 2022 admitiu a habilitação de empresas sem lastro em tonelagem própria, rompendo o vínculo tradicional entre operar e possuir, e ampliou de forma escalonada o afretamento de embarcações estrangeiras, por tempo ou a casco nu com suspensão de bandeira, ou seja, mais mercado dentro da reserva, e não o fim da reserva. O Decreto nº 12.555/2025 distribuiu as competências entre o Ministério de Portos e Aeroportos, a quem cabe habilitar as empresas, e a ANTAQ, a quem cabe autorizar a operação dos navios afretados e caracterizar as operações especiais de cabotagem. Introduziu ainda diretrizes para o afretamento de embarcações sustentáveis, cláusula por ora genérica, mas que conecta a política de cabotagem à defesa do meio ambiente e à valorização do trabalho.

O contraste com o PL 733 é evidente, mas o que me interessa é a semelhança. Um leva a liberdade ao patamar máximo, o outro preserva o núcleo da reserva e abre espaço nas bordas, e ambos são constitucionalmente possíveis pela mesma razão. A Constituição não fixou a posição da régua em nenhum dos dois setores. Delegou a calibragem ao legislador, sob o crivo permanente da proporcionalidade, e o afrouxamento de 2022 demonstra que a regulação adequada não é a imóvel, e sim a que se revisa à luz dos próprios resultados.

A ANTAQ e um paradoxo apenas aparente

Há um aspecto do PL 733 que à primeira vista soa contraditório. O projeto que mais amplia a liberdade dos agentes privados é também o que mais concentra poder na agência reguladora. A ANTAQ absorveria competências de poder concedente hoje alocadas à União, receberia as comunicações que substituem as autorizações e supervisionaria a câmara de autorregulação. Mais liberdade na ponta, mais agência no centro.

A contradição se desfaz quando se distingue a fase de acesso ao mercado da fase de operação. O princípio da intervenção subsidiária e excepcional, inscrito no art. 2º, III, da Lei nº 13.874/2019, recomenda que o Estado se retire das barreiras de entrada, porque é nelas que o custo da intervenção supera com mais frequência o benefício mas não recomenda, porém, que se retire da supervisão sistêmica, uma vez que a segurança da navegação, a defesa da concorrência e o cumprimento das obrigações trabalhistas e ambientais continuam a exigir fiscalização, agora mais técnica e concentrada. Se essa troca vai funcionar, depende menos do texto e mais da capacidade institucional da agência.

Regular sem sufocar, liberar sem desproteger

O Supremo Tribunal Federal já ofereceu a régua para esse controle quando a Súmula Vinculante 49 invalida a lei municipal que impede a instalação de estabelecimentos do mesmo ramo em determinada área, porque ali a restrição de entrada, a pretexto de ordenar o território, servia apenas à proteção do farmacêutico ou do posto já instalado. No julgamento conjunto da ADPF 449 e do RE 1.054.110, o Tribunal derrubou as leis municipais que proibiam o transporte por aplicativo e deixou claro que proteger um modelo de negócio contra a concorrência de outro não é fim constitucionalmente legítimo.

É a lição que o setor aquaviário deve reter, uma vez que, aos que defendem a proteção a qualquer custo, a Constituição responde que restrição sem justificação proporcional é reserva de mercado, e que o dirigismo que sufoca a iniciativa privada trai a própria justiça social que invoca, na medida em que sem atividade econômica pujante não há emprego a proteger nem desenvolvimento a distribuir. Aos que defendem a liberdade a qualquer custo, a mesma Constituição responde que liberdade econômica não é ausência de Estado, e que a desregulação que precariza o trabalho ou entrega mercados cativos a monopolistas locais tampouco passa no teste, porque a valorização do trabalho humano é o primeiro fundamento textual da ordem econômica de 1988.

O parágrafo único do art. 170, em última análise, não escolhe um lado dessa disputa, e sim exige argumentos consistentes de ambos. O desafio do novo marco portuário e da política de cabotagem consiste em manter a regulação dentro desse espaço, firme o bastante para proteger o que a Constituição manda proteger e contida o bastante para não ferir a liberdade da qual depende o desenvolvimento.



O Direito Marítimo na Recente Jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça

*Godofredo Mendes Vianna**
*Pedro Luiz Montenegro da Costa***

Resumo:
O presente artigo sistematiza três julgados proferidos em 2026 pela Terceira Turma do Superior Tribunal de Justiça em matéria de Direito Marítimo – a oponibilidade da cláusula de eleição de foro estrangeiro e da convenção de arbitragem à seguradora sub-rogada, o prazo prescricional ânuo para avarias em carga transportada por via marítima e a natureza jurídica da demurrage –, inserindo-os em um contexto histórico-normativo que remonta ao Código Comercial de 1850. Argumenta-se que, a despeito da aparente novidade, as três decisões representam antes continuidade do que ruptura, refletindo a função uniformizadora do Tribunal e o prestígio conferido à autonomia da vontade e às práticas internacionais do comércio marítimo.

Palavras-chave: *Direito Marítimo; Superior Tribunal de Justiça; sub-rogação; prescrição; demurrage; arbitragem.*

1. Introdução

O comércio marítimo sustenta a maior parte do comércio exterior brasileiro, de modo que decisões do Superior Tribunal de Justiça sobre temas afetos ao transporte, ao seguro e ao afretamento marítimos produzem efeito prático imediato sobre a gestão de risco de armadores, seguradoras, operadores portuários e demais agentes da cadeia logística.

Por essa razão, através da análise de recentes decisões proferidas pelo Superior Tribunal de Justiça no ano de 2026, propõe-se neste artigo uma chave de leitura comum: a de que o Direito Marítimo brasileiro é um campo de rara continuidade normativa, no qual institutos bicentenários – ou, no mínimo, centenários – continuam a orientar a solução de controvérsias contemporâneas, ainda que sob a roupagem de disputas envolvendo fertilizantes finlandeses, guindastes portuários ou contêineres retidos em Itaguaí.

* Sócio de Kincaid Mendes Vianna Advogados. Presidente da Comissão de Direito Marítimo, Portuário e do Mar (CDMPM) da OAB-RJ.

** Associado Sênior de Kincaid Mendes Vianna Advogados.

2. Antecedentes históricos: continuidade normativa e a função uniformizadora do STJ

O Direito Marítimo é um dos ramos mais antigos do direito comercial brasileiro. Suas raízes remontam ao Código Comercial de 1850, cuja Parte Segunda disciplinava especificamente o comércio marítimo – do afretamento de embarcações às avarias na carga transportada. Ainda que largamente revogado, esse diploma deixou marcas que subsistem até hoje: a prescrição ânua para reclamações sobre avarias e extravios de carga transportada por navio, por exemplo, tem origem no art. 449, inciso 3º, do Código Comercial, e permanece aplicável – agora por intermédio de legislação superveniente – quase dois séculos depois.

A legislação hoje incidente sobre a matéria é, em boa medida, fragmentada e antiga. O Decreto-Lei nº 116, de 25 de janeiro de 1967, e a Súmula 151 do Supremo Tribunal Federal – segundo a qual prescreve em um ano a ação do segurador sub-rogado para haver indenização por extravio ou avaria de carga transportada por navio – são exemplos dessa moldura normativa que, embora antiga, permanece viva por força da atuação uniformizadora do Superior Tribunal de Justiça, a quem cabe atualizar sua leitura à luz da prática internacional contemporânea.

Também a autonomia da vontade em contratos internacionais de transporte marítimo percorreu um caminho histórico que merece registro. A jurisprudência brasileira nem sempre reconheceu, com a mesma amplitude de hoje, a eficácia de cláusulas de eleição de foro exclusivo estrangeiro ou de convenções arbitrais insertas em contratos internacionais. Foi com a edição da Lei nº 9.307, de 23 de setembro de 1996 – cuja constitucionalidade veio a ser confirmada pelo Supremo Tribunal Federal ainda no início dos anos 2000 – e, posteriormente, com a promulgação do Código de Processo Civil de 2015, cujo art. 25 passou a admitir expressamente a eleição de foro exclusivo estrangeiro em contratos internacionais, que se consolidou o arcabouço legal necessário ao pleno reconhecimento da autonomia da vontade nessa seara, tema central do primeiro caso analisado adiante.

Por fim, é preciso registrar uma mudança recente de pano de fundo, que perpassa dois dos três julgados examinados: a Lei nº 15.040, de 3 de dezembro de 2024 (Lei de Seguros Privados), que revogou o art. 786 do Código Civil de 2002 e reposicionou o instituto da sub-rogação do segurador no art. 94 do novo diploma, sem alterar-lhe a essência. É à luz dessa moldura histórica – Código Comercial de 1850, Decreto-Lei 116/1967, Súmula 151/STF, Lei de Arbitragem, CPC/2015 e Lei de Seguros Privados de 2024 – que os três julgados de 2026 devem ser lidos: não como inovações isoladas, mas como capítulos recentes de uma narrativa normativa que atravessa quase dois séculos.

3. A oponibilidade da cláusula de eleição de foro estrangeiro e da convenção de arbitragem à seguradora sub-rogada

O primeiro julgado analisado – AgInt no REsp 2.236.188/SC, de relatoria do Ministro Humberto Martins, julgado pela Terceira Turma em 18 de maio de 2026 – teve origem em ação regressiva ajuizada por seguradora sub-rogada contra armadores estrangeiros, em razão de avaria em carga de fertilizantes transportada da Finlândia ao Brasil. O conhecimento de embarque que documentava o transporte continha cláusula de eleição do foro de Oslo, na Noruega, além de remissão expressa à arbitragem. A seguradora, ao ajuizar a ação de regresso no Brasil, sustentava a inoponibilidade dessas cláusulas, por não ter figurado como parte no contrato original.

O Superior Tribunal de Justiça, todavia, manteve o entendimento das instâncias de origem, reconhecendo a plena oponibilidade das cláusulas à seguradora sub-rogada. Segundo o acórdão, a sub-rogação prevista no art. 786 do Código Civil – atualmente art. 94 da Lei de Seguros Privados – transfere à seguradora não apenas o crédito material, mas também as cláusulas acessórias e as formas convencionadas de exercício do direito de ação, entre elas a convenção de arbitragem e a eleição de foro estrangeiro em contratos internacionais paritários de transporte marítimo, especialmente quando comprovada a ciência prévia da seguradora acerca dessas estipulações. Tratando-se de contrato internacional paritário entre empresas de grande porte, afastou-se, ainda, a incidência do Código de Defesa do Consumidor e, por conseguinte, a exigência formal do art. 4º, §2º, da Lei de

Arbitragem – pensada para proteger o aderente vulnerável em contrato de adesão, hipótese estranha ao caso concreto.

A tese fixada é, portanto, a de que é oponível à seguradora sub-rogada a cláusula de eleição de foro estrangeiro e a convenção de arbitragem pactuadas pelo segurado, quando comprovada sua ciência prévia dessas condições – o que resultou, no caso, na manutenção da extinção do processo sem resolução de mérito, por incompetência da autoridade judiciária brasileira. Longe de representar uma inovação, a decisão dá sequência à trajetória iniciada com a Lei de Arbitragem e consolidada pelo art. 25 do CPC/2015, adaptando-a à hipótese específica da sub-rogação securitária em contratos marítimos internacionais.

4. O prazo prescricional ânuo para avarias em carga transportada por via marítima

O segundo julgado – REsp 2.231.637/RJ, de relatoria da Ministra Nancy Andrighi, julgado pela Terceira Turma em 5 de maio de 2026 – teve origem em acidente ocorrido durante operação de reposicionamento de carga a bordo de navio atracado no Porto do Rio de Janeiro, no qual se rompeu uma fita de içamento, danificando um guindaste de propriedade de terceiro utilizado pelo operador portuário. A seguradora do operador portuário indenizou o prejuízo e ajuizou ação regressiva contra o armador, tendo a controvérsia girado em torno do prazo prescricional aplicável: o trienal, próprio da responsabilidade civil extracontratual do Código Civil, ou o ânuo, próprio da legislação especial do transporte marítimo.

O Superior Tribunal de Justiça reafirmou que, nos contratos de seguro de dano, o segurador sub-roga-se nos direitos e ações que competiam ao segurado contra o causador do dano, de modo que o prazo prescricional da ação regressiva é o mesmo aplicável à pretensão do segurado original. E, quanto às operações inerentes ao transporte de mercadorias por via d'água nos portos brasileiros, o art. 8º do Decreto-Lei nº 116/1967 e a Súmula 151 do STF estabelecem prazo de um ano para o ressarcimento de avarias, extravios e danos à carga transportada – prazo esse que, segundo o acórdão, se aplica a todos os entes envolvidos na relação de transporte marítimo, sejam operadores portuários, armadores, transportadores, consignatários da carga, importadores, exportadores, sejam seguradoras sub-rogadas.

Mereceu destaque, no voto, a rejeição do argumento de que o acidente teria ocorrido fora do âmbito do transporte propriamente dito, por envolver operação de reposicionamento de carga com o navio ainda atracado no porto: para o Tribunal, essa circunstância não afasta, mas reforça a aplicação do regime prescricional especial, na medida em que a falha ocorreu justamente durante a movimentação da carga destinada ao transporte. Reconhecida a prescrição – ajuizada a ação mais de um ano após o pagamento da indenização –, o recurso especial foi conhecido e desprovido, por unanimidade. Tal como no primeiro caso, cuida-se de aplicação de um instituto centenário – cuja matriz remonta ao art. 449 do Código Comercial de 1850 – a uma hipótese fática contemporânea, reafirmando-se, mais uma vez, a amplitude subjetiva do prazo ânuo.

5. A natureza jurídica da demurrage: o entendimento de duas décadas do STJ

O terceiro julgado é, entre os três, aquele em que a jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça se mostra mais consolidada e mais antiga. Trata-se do REsp 2.261.098/SP, de relatoria do Ministro Humberto Martins, julgado pela Terceira Turma em 13 de abril de 2026, originado de ação de obrigação de fazer cumulada com cobrança, na qual transportadora marítima buscava a devolução de um contêiner retido pela consignatária por mais de 150 dias após a descarga no Porto de Itaguaí/RJ, além da cobrança da respectiva demurrage, prevista em cláusula do conhecimento de embarque (Bill of Lading).

A discussão em torno da natureza jurídica da demurrage, contudo, não é nova: remonta a mais de duas décadas de jurisprudência do Tribunal. Já em 2001, no julgamento do REsp 176.903/PR, de relatoria do Ministro Ari Pargendler, a Terceira Turma equiparou a sobre-estadia de contêiner à sobre-estadia de navio, reconhecendo o cabimento de indenização pelo atraso na devolução do

equipamento. Em 2013, o REsp 1.355.173/SP, de relatoria do Ministro Luís Felipe Salomão, consolidou esse entendimento, enfrentando a questão da prescrição aplicável após a revogação do art. 449 do Código Comercial pelo Código Civil de 2002, e reafirmando, em seu voto condutor, que a demurrage é indenização decorrente do prejuízo causado ao armador pela ultrapassagem do prazo contratual de devolução do equipamento.

Nos anos seguintes, sucederam-se dezenas de decisões no mesmo sentido, a ponto de o próprio Tribunal passar a aplicar a Súmula 83/STJ – reservada às hipóteses em que o acórdão recorrido já está alinhado à jurisprudência dominante da Corte – a praticamente todas as controvérsias correlatas. Ilustram essa trajetória, entre outros, os julgados proferidos no AgInt no AREsp 1.137.107/SP (Rel. Min. Marco Aurélio Bellizze, 3ª Turma, 2017), no AgInt no AgInt no AREsp 868.193/SP (Rel. Min. Marco Buzzi, 4ª Turma, 2018), no AgInt no AREsp 1.377.789/SP (Rel. Min. Raul Araújo, 4ª Turma, 2019), no AREsp 1.480.405/ES (Rel. Min. Paulo de Tarso Sanseverino, 3ª Turma, 2020) e no AgInt no AREsp 2.369.326/SP (Rel. Min. Humberto Martins, 3ª Turma, 2024), reforçando de modo uniforme que as demurrages têm natureza jurídica de indenização, e não de cláusula penal, exigindo apenas a comprovação da mora na devolução do contêiner.

É nesse contexto que se insere o julgado de 2026, que não inaugura entendimento, mas o refina. A controvérsia devolvida ao Tribunal não dizia respeito à natureza indenizatória da demurrage – já pacificada –, mas à possibilidade de o Poder Judiciário limitar previamente o seu valor, como decidira o Tribunal de origem, sob o fundamento de que o montante já vencido seria suficiente para compensar o atraso. O Superior Tribunal de Justiça afastou essa limitação, por identificar nela uma contradição lógica: reconhecer a natureza indenizatória da demurrage e, ao mesmo tempo, limitar seu valor por juízo subjetivo de suficiência equivale a aplicar, na prática, o regime das cláusulas penais, que o próprio precedente rejeita. Assentou-se, à luz do art. 944 do Código Civil, que o dano se renova diariamente enquanto o contêiner permanece retido, de modo que a obrigação indenizatória decorrente da sobre-estadia subsiste enquanto o contêiner permanecer fora da posse do transportador marítimo, devendo a demurrage incidir até a data da efetiva devolução de cada contêiner ao armador, ocasião em que cessará o prejuízo. Prevaleceu, assim, o princípio pacta sunt servanda, com provimento do recurso especial, por unanimidade.

6. Conclusão

Os três julgados examinados, a despeito de versarem sobre temas distintos – sub-rogação e autonomia da vontade em contratos internacionais, prescrição de avarias e natureza jurídica da demurrage –, convergem para uma mesma leitura. Em todos eles, o Superior Tribunal de Justiça afastou interpretações que fragilizariam a segurança contratual: seja recusando a oponibilidade de cláusulas livremente pactuadas, seja relativizando prazos legais, seja limitando artificialmente o valor de indenização contratualmente prevista. Ao fazê-lo, a Corte reforça sua função uniformizadora e sinaliza que o Judiciário brasileiro dialoga com os padrões internacionais do comércio marítimo, sem abrir mão da proteção à parte mais vulnerável nos casos em que ela de fato se configure.

Vale, por fim, o registro histórico que perpassa todo o artigo: dois dos três temas aqui tratados – a prescrição ânua e a natureza jurídica da demurrage – têm raiz comum no Código Comercial de 1850 e permanecem vivos quase dois séculos depois, atravessando sucessivas reformas legislativas, da Súmula 151/STF ao Código Civil de 2002, do Decreto-Lei 116/1967 à Lei de Seguros Privados de 2024. Trata-se de um indício, e não pequeno, de que o Direito Marítimo é um dos raros campos do direito brasileiro marcados por genuína continuidade normativa – o que, em última análise, é a própria condição de possibilidade da segurança jurídica que um setor de operação global, como o marítimo, exige.

Referências

BRASIL. Código Comercial (Lei nº 556, de 25 de junho de 1850). Parte Segunda – Do Comércio Marítimo.

BRASIL. Decreto-Lei nº 116, de 25 de janeiro de 1967.

BRASIL. Lei nº 9.307, de 23 de setembro de 1996 (Lei de Arbitragem).

BRASIL. Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil).

BRASIL. Lei nº 13.105, de 16 de março de 2015 (Código de Processo Civil).

BRASIL. Lei nº 15.040, de 3 de dezembro de 2024 (Lei de Seguros Privados).

SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. Súmula nº 151.

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA. REsp 176.903/PR, Rel. Min. Ari Pargendler, Terceira Turma, julgado em 20/02/2001, DJ 09/04/2001.

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA. REsp 1.355.173/SP, Rel. Min. Luís Felipe Salomão, Quarta Turma, julgado em 15/10/2013, DJe 17/02/2014.

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA. AgInt no AREsp 1.137.107/SP, Rel. Min. Marco Aurélio Bellizze, Terceira Turma, julgado em 05/12/2017, DJe 15/12/2017.

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA. AgInt no AgInt no AREsp 868.193/SP, Rel. Min. Marco Buzzi, Quarta Turma, julgado em 27/02/2018, DJe 02/03/2018.

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA. AgInt no AREsp 1.377.789/SP, Rel. Min. Raul Araújo, Quarta Turma, julgado em 04/06/2019, DJe 27/06/2019.

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA. AREsp 1.480.405/ES, Rel. Min. Paulo de Tarso Sanseverino, Terceira Turma, julgado em 03/09/2020.

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA. AgInt no AREsp 2.369.326/SP, Rel. Min. Humberto Martins, Terceira Turma, julgado em 24/06/2024, DJe 27/06/2024.

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA. AgInt nos EDcl no AREsp 2.199.022/SP, Rel. Min. João Otávio de Noronha, Quarta Turma, julgado em 13/05/2024, DJe 15/05/2024.

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA. AgInt no REsp 2.236.188/SC, Rel. Min. Humberto Martins, Terceira Turma, julgado em 18/05/2026, DJe 21/05/2026.

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA. REsp 2.231.637/RJ, Rel. Min. Nancy Andrighi, Terceira Turma, julgado em 05/05/2026, DJEN 13/05/2026.

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA. REsp 2.261.098/SP, Rel. Min. Humberto Martins, Terceira Turma, julgado em 13/04/2026, DJEN 16/04/2026.





Dependência econômica e assimetria contratual: os limites da autonomia privada em mercados concentrados

*Maria da Penha Nobre Mauro**
*João Pedro Soares Moreira***
*Georges Ghabi Hajj****

1. Dependência Econômica e Autonomia Privada em Mercados Concentrados

A concentração de poder econômico em determinados mercados pode limitar as alternativas negociais disponíveis aos empresários que deles dependem e, consequentemente, condicionar o exercício concreto de sua autonomia privada. Realidade essa que não torna automaticamente ilícita a posição ocupada pelo agente economicamente mais forte nem afasta, por si só, a validade dos contratos celebrados. Exige, contudo, que essas relações jurídicas sejam compreendidas à luz das condições efetivas em que o consentimento foi formado e do poder de negociação que cada parte extrai da própria posição que ocupa no mercado.

O porte econômico ou a sofisticação empresarial dos contratantes não asseguram igualdade negocial. Mesmo entre grandes empresas, a posição ocupada por cada agente no mercado pode determinar capacidades muito distintas de influenciar a formação e o conteúdo do vínculo. A autonomia privada permanece como fundamento da contratação, mas sua força vinculante deve ser compreendida considerando as circunstâncias concretas em que foi exercida.

É precisamente nesse sentido que Gustavo Tepedino, ao tratar dos limites contemporâneos da força obrigatória dos contratos, adverte que a autonomia contratual não pode ser compreendida de forma dissociada das desigualdades concretas existentes entre os contratantes:

A força obrigatória do contrato e a intangibilidade do seu conteúdo são temperadas pela exigência de que as relações contratuais não se tornem um microcosmos indiferente às situações de desigualdade fática.[1]

Essa perspectiva também impede que toda consequência decorrente da dependência econômica seja indistintamente reconduzida ao risco ordinário da atividade empresarial. Quando a própria

* Desembargadora no Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro (TJRJ). Doutoranda em Direito e Negócios pela Universidade Federal Fluminense (UFF). Mestre em Direito pela Universidade Portucalense (UPT, Portugal). MBA em Poder Judiciário pela Fundação Getulio Vargas (FGV).

** Graduando em Direito pela Universidade Veiga de Almeida. Estagiário no Salomão Advogados, nas áreas de contencioso cível estratégico e Direito Marítimo.

*** Advogado no Salomão Advogados. Mestre em Direito Civil, especialista em Direito dos Contratos e bacharel em Direito pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-Rio).

1 TEPEDINO, Gustavo; KONDER, Carlos Nelson; BANDEIRA, Paula Greco. *Fundamentos do direito civil*: contratos. v. 3. 2. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2021, p. 113.

estrutura do mercado concentra a atividade econômica em número reduzido de agentes e, com isso, restringe a atuação das empresas que deles dependem, tratar essa dependência como simples risco empresarial significaria converter a assimetria que marca essa relação em fundamento para legitimar seus próprios efeitos.

A dimensão concreta desse fenômeno pode ser percebida em mercados estruturados em torno de agentes que ocupam posição monopolística ou concentram parcela expressiva da atividade econômica de seus respectivos setores. Em âmbito nacional, destaca-se a Petrobras, que historicamente deteve o monopólio legal das atividades relacionadas à indústria do petróleo e do gás natural no Brasil, especialmente sob a vigência do art. 177 da Constituição Federal em sua redação original e da Lei nº 2.004/1953. Embora a Emenda Constitucional nº 9/1995 e a Lei nº 9.478/1997 tenham flexibilizado esse regime e admitido a participação de outros agentes econômicos, a empresa permanece apontada pelo próprio Conselho Administrativo de Defesa Econômica como exemplo de monopólio artificial na indústria de óleo, gás natural e energia, em razão da posição de elevada concentração que ainda ocupa nesses mercados e da expressiva parcela da atividade contratual que concentra.[2] No cenário internacional, a TSMC (*Taiwan Semiconductor Manufacturing Company*), empresa taiwanesa que fabrica semicondutores sob encomenda para projetistas terceiros, responde a 72,5% da receita mundial do setor de fundição no segundo trimestre de 2026[3]. Também no plano internacional, o Google (*Alphabet*) responde por aproximadamente 69% do mercado mundial de navegadores (*Browser Market Share*)[4]. Esses exemplos evidenciam como a própria estrutura de determinados mercados pode reduzir as alternativas efetivamente disponíveis aos agentes que deles dependem, especialmente quando sua atividade é especializada ou complementar àquela desempenhada pelos agentes dominantes. É nesse ambiente que a concentração econômica se projeta sobre o poder de negociação e pode estabelecer relações de dependência econômica entre o agente dominante e o empresário satélite.

É quando essa dependência econômica se projeta sobre a relação contratual que o problema jurídico ganha contornos mais definidos. A concentração de mercado deixa de constituir apenas um dado do ambiente econômico e passa a repercutir sobre a conformação e a execução do vínculo, tornando necessário examinar seus efeitos sobre a interpretação das cláusulas, a distribuição dos riscos e o exercício das prerrogativas contratuais.

2. Entre a Autonomia e o Equilíbrio Contratual

Nas relações empresariais inseridas em mercados concentrados, a própria estrutura econômica do setor pode distribuir de forma profundamente desigual o poder de conformação do negócio. O porte e a sofisticação dos contratantes não impedem que um deles disponha de capacidade significativamente maior para definir as condições da relação.

---

2 O CADE define o monopólio como forma de concorrência imperfeita marcada pela concentração da produção e da oferta em uma única empresa e pela existência de barreiras à entrada. A concorrência imperfeita, em sentido mais amplo, abrange estruturas nas quais ao menos um agente dispõe de poder para influenciar o funcionamento do mercado. O próprio CADE aponta a Petrobras como exemplo de "monopólio artificial" nos setores de óleo, gás natural e energia. Para os fins deste estudo, a expressão "monopólio" será empregada em sentido abrangente, alcançando também situações de elevada concentração de poder de mercado capazes de conferir posição negocial dominante, ainda que ausente monopólio em sentido econômico estrito. Nesses casos, a referência poderá aproximar-se da noção de concorrência imperfeita sempre que a estrutura do mercado permitir a determinado agente influenciar significativamente seu funcionamento e as condições das relações contratuais. CONSELHO ADMINISTRATIVO DE DEFESA ECONÔMICA (Brasil). *Monopólio*. In: *Vocabulário Controlado de Defesa Econômica*. Brasília, DF: CADE, 2026. Disponível em: https://vcde.cade.gov.br/cadethes/pt-BR/page/monopolio?clang=pt-br. Acesso em: 9 set. 2026.

CONSELHO ADMINISTRATIVO DE DEFESA ECONÔMICA (Brasil). *Monopólio artificial*. In: *Vocabulário Controlado de Defesa Econômica*. Brasília, DF: CADE, 2026. Disponível em: https://vcde.cade.gov.br/cadethes/pt-BR/page/monopolioartificial?clang=pt-br. Acesso em: 9 set. 2026.

CONSELHO ADMINISTRATIVO DE DEFESA ECONÔMICA (Brasil). *Concorrência imperfeita*. In: *Vocabulário Controlado de Defesa Econômica*. Brasília, DF: CADE, 2026. Disponível em: https://vcde.cade.gov.br/cadethes/pt-BR/page/concorrenciaimperfeita?clang=pt-br. Acesso em: 9 set. 2026.

3 A TSMC respondeu por 72,5% da receita mundial do setor de fundição no segundo trimestre de 2026, maior participação já registrada pela companhia. TRENDFORCE. *Global foundry revenue approaches US$53.49 billion in 2Q26 as SMIC narrows market share gap with Samsung*. Taipei: TrendForce, 9 set. 2026. Disponível em: https://www.trendforce.com/presscenter/news/20260909-13225.html. Acesso em: 10 set. 2026.

4 O Google Chrome correspondeu a 69,39% dos acessos mundiais em agosto de 2026, seguido do Safari (15,83%) e do Edge (5,36%). STATCOUNTER GLOBAL STATS. *Browser market share worldwide*: ago. 2026. Dublin: Statcounter, 2026. Disponível em: https://gs.statcounter.com/browser-market-share. Acesso em: 10 set. 2026.

Essa diferença pode subsistir mesmo em relações precedidas de tratativas e ajustes pontuais. Em determinados mercados, a margem de negociação concentra-se em aspectos específicos, enquanto a estrutura essencial do negócio permanece previamente definida por um dos agentes. Em situações mais acentuadas, a relação aproxima-se, no plano fático, da adesão a condições substancialmente preestabelecidas.

É justamente essa dissociação entre a paridade jurídica dos contratantes e a distribuição concreta do poder negocial que Judith Martins-Costa identifica como manifestação de assimetria fática.[5] O art. 421-A do Código Civil acolhe lógica compatível com essa compreensão ao presumir paridade e simetria nos contratos civis e empresariais, sem impedir que elementos concretos revelem realidade diversa. A assimetria, nesse contexto, decorre das condições efetivas da relação, e não de uma mera presunção de vulnerabilidade.

É nesse contexto que a interpretação contratual assume maior relevância. O texto do instrumento permanece como ponto de partida, embora o sentido das disposições deva ser extraído do negócio em sua integralidade e das circunstâncias que acompanharam sua formação e execução. A boa-fé objetiva, nos termos dos arts. 113, 187 e 422 do Código Civil, integra essa atividade interpretativa e delimita o exercício das posições jurídicas decorrentes do contrato.[6]

O art. 113 do Código Civil projeta essa exigência diretamente sobre a interpretação do negócio jurídico. A finalidade econômica, o comportamento das partes, as práticas desenvolvidas durante a execução e os usos do setor integram a determinação do sentido das disposições pactuadas.[7] Em relações complexas e duradouras, a trajetória executiva do contrato frequentemente consolida significados que o instrumento, isoladamente, pode não revelar.

A extensão ou sofisticação do instrumento tampouco demonstra, por si só, equivalência na formação de seu conteúdo. Mesmo quando existem tratativas sobre aspectos específicos, pode subsistir reduzido espaço de interferência sobre a estrutura do negócio, a distribuição dos riscos ou determinadas prerrogativas atribuídas à parte de maior poder negocial.

Essa constatação é necessária na análise da alocação de riscos. A atividade empresarial pressupõe sua assunção, e a boa-fé não autoriza afastar consequências econômicas simplesmente porque se revelaram desfavoráveis. A identificação do risco efetivamente assumido, porém, exige considerar a finalidade da disposição, a economia do negócio e as condições em que sua distribuição foi estabelecida.

Nas relações marcadas por assimetria negocial, a relevância jurídica se concentra no modo pelo qual as prerrogativas contratuais são exercidas. Cláusulas que atribuem a um dos contratantes poderes de decisão, imposição de consequências econômicas ou definição de aspectos da execução devem ser compreendidas à luz da finalidade do negócio, da boa-fé e das circunstâncias concretas em que produzem seus efeitos.[8]

Essas circunstâncias integram a própria determinação do conteúdo e do alcance normativo do contrato, na medida em que a autonomia privada se projeta juridicamente a partir das condições concretas em que foi exercida.

Todas essas circunstâncias integram a própria determinação do conteúdo e do alcance normativo do contrato, na medida em que a autonomia privada se projeta juridicamente a partir das condições concretas em que foi exercida. É nesse ponto que a interpretação judicial assume relevância para a disciplina dessas relações, impedindo que a prevalência negocial de uma das partes se traduza em poder unilateral de definir o alcance do vínculo.

3. Interpretação Judicial dos Contratos em Mercados Concentrados

Como visto, a concentração econômica pode produzir relações empresariais em que a autonomia privada é exercida sob condições substancialmente distintas de poder negocial. No plano judicial, essa

5 Judith Martins-Costa observa que "*a situação mais complexa e delicada para o intérprete ocorrerá quando a desigualdade contratual provém de um reconhecido poder fático*", mesmo sem presunção legal de vulnerabilidade, mencionando expressamente relações de transporte, distribuição e agência. MARTINS-COSTA, Judith. *Op. cit*, p. 207 e 413.

6 MARTINS-COSTA, Judith. *Op. cit*, p. 35-36.

7 MARTINS-COSTA, Judith. *Op. cit*., p. 260-261.

8 MARTINS-COSTA, Judith. *Op. cit*., p. 207.

constatação repercute sobre a compreensão do vínculo sempre que a estrutura da relação se projete sobre o conteúdo das obrigações, a distribuição dos riscos ou o exercício das prerrogativas contratuais.

Também já se observou que contratos empresariais complexos e duradouros não se esgotam na literalidade de seus instrumentos. Essa característica ganha relevância quando obrigações e prerrogativas se distribuem entre contratos principais, anexos técnicos, procedimentos operacionais, regimes de medição e mecanismos sancionatórios. Nessas hipóteses, a controvérsia frequentemente exige identificar como as disposições foram formadas, compreendidas e aplicadas ao longo da relação.

É nesse terreno que a assimetria econômica pode assume uma consequência jurídica concreta. Cláusulas ambíguas ou contraditórias, imputação de riscos, aplicação de penalidades, retenção de recebíveis, alteração de condições econômicas e utilização de poderes de resilição ou descredenciamento constituem situações distintas, mas têm em comum a possibilidade de a posição negocial de uma das partes interferir diretamente na produção dos efeitos contratuais.

O Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro já reconheceu, em contratos empresariais de afretamento celebrados mediante processo licitatório, que a forma de contratação pode assumir natureza materialmente adesiva. Em controvérsia sobre disposições ambíguas relativas ao regime de remuneração, o Tribunal qualificou expressamente os instrumentos como contratos de adesão e aplicou o art. 423 do Código Civil, atribuindo consequência hermenêutica direta ao modo pelo qual seu conteúdo havia sido conformado.[9]

O precedente materializa uma das distinções anteriormente examinadas. A existência de relação empresarial entre agentes sofisticados não impediu que a forma concreta de elaboração do instrumento produzisse consequência jurídica sobre sua interpretação.

Raciocínio semelhante foi adotado em outro contrato de afretamento, no qual se discutia se a impossibilidade temporária de operação da embarcação, decorrente da não renovação de autorização regulatória, configuraria indisponibilidade imputável à prestadora. O Tribunal afastou essa interpretação considerando, entre outros elementos, que os contratos eram padronizados e fornecidos pela contratante, a quem incumbia a obtenção da autorização e que, por sua posição no setor e conhecimento das exigências regulatórias, detinha melhores condições para antecipar aquele risco e disciplinar seus efeitos. A posição econômica e técnica da contratante integrou, assim, a própria definição judicial da distribuição dos riscos.[10]

Também se encontra na jurisprudência exemplo da projeção da dependência econômica sobre o exercício de prerrogativas contratuais. Em relação empresarial de longa duração, a continuidade do vínculo foi condicionada à aceitação de redução substancial da remuneração e suspensão de reajustes. Cerca de 95% da receita da prestadora decorria daquela relação. O Tribunal considerou essa circunstância na aferição da conduta da contratante e reputou incompatível com a boa-fé a utilização da possibilidade de resilição como instrumento de pressão para imposição das novas condições.[11]

O caso evidencia, em aplicação concreta do que já se expôs, que a existência jurídica de uma alternativa não assegura sua efetividade econômica. O Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro adotou raciocínio semelhante, embora em contexto jurídico diferente, ao examinar serviço bancário associado a situação expressamente qualificada como monopólio. A alternativa abstratamente disponível foi considerada insuficiente diante de sua inviabilidade concreta, levando-se em conta as opções efetivamente acessíveis ao sujeito inserido naquela estrutura.[12]

Merece atenção, ainda, a possibilidade de uma das partes atribuir à própria interpretação do contrato consequência econômica imediata para a contraparte. Em contratação de afretamento marítimo, o Tribunal afastou retenção de recebíveis destinada à compensação de multas e outros créditos ainda

9 RIO DE JANEIRO. Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro (7. Câmara Cível). Apelação Cível nº 0271830-44.2017.8.19.0001. Relator: Des. André Andrade. Julgado em 10 abr. 2019.

10 RIO DE JANEIRO. Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro (15. Câmara Cível). Apelação Cível nº 0409040-74.2016.8.19.0001. Relator: Des. Gilberto Clóvis Farias Matos. Julgado em 18 dez. 2018

11 RIO DE JANEIRO. Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro (20. Câmara de Direito Privado). Apelação Cível nº 0018623-36.2014.8.19.0061. Relator: Des. André Luiz Cidra. Julgado em 26 jun. 2025

12 RIO DE JANEIRO. Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro (3. Câmara Cível). Apelação nº 0094148-34.2019.8.19.0001. Relatora: Des. Renata Machado Cotta. Julgado em 3 fev. 2021.

controvertidos, recusando que poderes contratuais de fiscalização e aplicação de penalidades fossem convertidos em instrumento de satisfação unilateral de pretensões discutidas.[13]

Em conjunto, os julgados revelam consequências jurídicas concretas da assimetria negocial, seja na interpretação de cláusulas ambíguas, na definição da alocação de riscos, no controle do exercício da resilição ou na vedação à satisfação unilateral de créditos controvertidos.

Em mercados estruturados em torno de número reduzido de agentes, a efetividade da tutela jurisdicional depende também de sua oportunidade. O exercício unilateral de prerrogativas contratuais pode produzir efeitos patrimoniais de difícil reversão antes mesmo da definição judicial sobre sua legitimidade. Por isso, a interpretação judicial dessas relações não apenas delimita o conteúdo do vínculo, mas também impede que uma das partes transforme sua própria leitura do contrato em consequência jurídica consumada.

A interpretação judicial dos contratos em mercados concentrados deve, portanto, incorporar a realidade econômica em que o vínculo se forma e se executa. A posição ocupada pelas partes no mercado, a efetividade de suas alternativas, a origem das cláusulas e o modo de exercício das prerrogativas contratuais integram a própria definição do alcance jurídico do negócio. A preservação da autonomia privada exige, assim, uma interpretação capaz de impedir que a assimetria econômica se converta, dentro do contrato, em prevalência jurídica automática de uma das partes.

4. Conclusões

Este estudo procurou demonstrar que, em mercados marcados por monopólio ou elevada concentração econômica, a posição de poucos agentes repercute diretamente sobre as relações mantidas com empresas que deles dependem para atuar. Essa dependência pode reduzir significativamente sua capacidade de influenciar as condições do vínculo e torna especialmente relevante a tutela judicial desse tipo de relação.

A partir dessa constatação, verificou-se que a autonomia privada, embora conserve sua centralidade, deve ter um alcance jurídico compreendido à luz das condições efetivas em que se exerce. A finalidade econômica do negócio, a boa-fé, a trajetória de sua execução e a posição ocupada pelos contratantes integram a determinação do sentido e do alcance do vínculo. A interpretação judicial assume, nesse cenário, função necessária, quando provocada, para impedir que a superioridade econômica existente no mercado se projete sobre o contrato como poder unilateral de definir suas consequências.

A tutela jurídica dessas relações possui, contudo, alcance mais amplo do que os interesses imediatos dos contratantes. Preservar a capacidade de atuação das empresas que dependem de número reduzido de agentes economicamente dominantes contribui para a permanência de diferentes agentes no mercado, para a continuidade das relações econômicas que se desenvolvem ao redor desses centros de concentração e, em última análise, para a própria vitalidade da atividade empresarial. Em mercados concentrados, proteger a autonomia privada significa também impedir que a concentração econômica se reproduza, no interior das relações contratuais, sob a forma de subordinação jurídica.

Referências

BRASIL. [Constituição (1988)]. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Brasília, DF: Presidência da República, 1988.

BRASIL. Emenda Constitucional nº 9, de 9 de novembro de 1995. Dá nova redação ao art. 177 da Constituição Federal, alterando e inserindo parágrafos. Brasília, DF: Presidência da República, 1995.

BRASIL. Lei nº 2.004, de 3 de outubro de 1953. Dispõe sobre a Política Nacional do Petróleo e define as atribuições do Conselho Nacional do Petróleo, institui a sociedade por ações Petróleo Brasileiro S.A. e dá outras providências. Rio de Janeiro, 1953.

BRASIL. Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997. Dispõe sobre a política energética nacional, as atividades relativas ao monopólio do petróleo, institui o Conselho Nacional de Política Energética e a Agência Nacional do Petróleo e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 1997.

BRASIL. Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Institui o Código Civil. Brasília, DF: Presidência da República, 2002.

CONSELHO ADMINISTRATIVO DE DEFESA ECONÔMICA (Brasil). Concorrência imperfeita. In: *Vocabulário Controlado de Defesa Econômica*. Brasília, DF: CADE, 2026. Disponível em: https://vcde.cade.gov.br/cadethes/pt-BR/page/concorrenciaimperfeita?clang=pt-br. Acesso em: 9 set. 2026.

13 RIO DE JANEIRO. Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro (13. Câmara de Direito Privado). Apelação nº 0297872-28.2020.8.19.0001. Relatora: Des. Tereza Cristina Sobral Bittencourt Sampaio. Julgado em 29 abr. 2025

CONSELHO ADMINISTRATIVO DE DEFESA ECONÔMICA (Brasil). Monopólio. In: *Vocabulário Controlado de Defesa Econômica*. Brasília, DF: CADE, 2026. Disponível em: https://vcde.cade.gov.br/cadethes/pt-BR/page/monopolio?clang=pt-br. Acesso em: 9 set. 2026.

CONSELHO ADMINISTRATIVO DE DEFESA ECONÔMICA (Brasil). Monopólio artificial. In: *Vocabulário Controlado de Defesa Econômica*. Brasília, DF: CADE, 2026. Disponível em: https://vcde.cade.gov.br/cadethes/pt-BR/page/monopolioartificial?clang=pt-br. Acesso em: 9 set. 2026.

MARTINS-COSTA, Judith. A boa-fé no direito privado: critérios para a sua aplicação. 2. ed. São Paulo: Saraiva Educação, 2018.

RIO DE JANEIRO (Estado). Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro (3. Câmara Cível). Apelação nº 0094148-34.2019.8.19.0001. Relatora: Des. Renata Machado Cotta. Julgado em 3 fev. 2021.

RIO DE JANEIRO (Estado). Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro (7. Câmara Cível). Apelação Cível nº 0271830-44.2017.8.19.0001. Relator: Des. André Andrade. Julgado em 10 abr. 2019.

RIO DE JANEIRO (Estado). Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro (13. Câmara de Direito Privado). Apelação nº 0297872-28.2020.8.19.0001. Relatora: Des. Tereza Cristina Sobral Bittencourt Sampaio. Julgado em 29 abr. 2025.

RIO DE JANEIRO (Estado). Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro (15. Câmara Cível). Apelação Cível nº 0409040-74.2016.8.19.0001. Relator: Des. Gilberto Clóvis Farias Matos. Julgado em 18 dez. 2018.

RIO DE JANEIRO (Estado). Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro (20. Câmara de Direito Privado). Apelação Cível nº 0018623-36.2014.8.19.0061. Relator: Des. André Luiz Cidra. Julgado em 26 jun. 2025.

STATCOUNTER GLOBAL STATS. Browser market share worldwide: ago. 2026. Dublin: Statcounter, 2026. Disponível em: https://gs.statcounter.com/browser-market-share. Acesso em: 10 set. 2026.

TEPEDINO, Gustavo; KONDER, Carlos Nelson; BANDEIRA, Paula Greco. Fundamentos do direito civil: contratos. v. 3. 2. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2021.

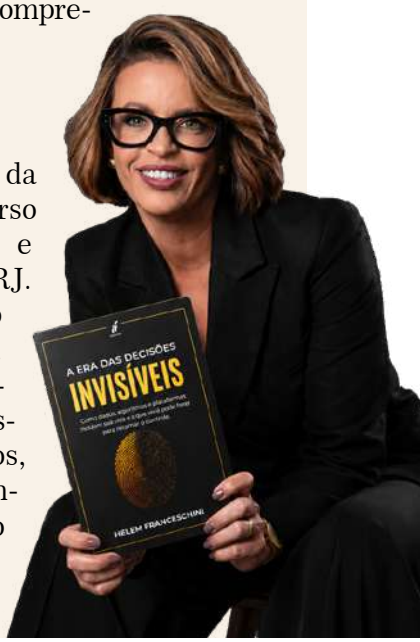
TRENDFORCE. Global foundry revenue approaches US$53.49 billion in 2Q26 as SMIC narrows market share gap with Samsung. Taipei: TrendForce, 9 set. 2026. Disponível em: https://www.trendforce.com/presscenter/news/20260909-13225.html. Acesso em: 10 set. 2026.

Dra. Helem Franceschini lança “A Era das Decisões Invisíveis”

“Não é um livro sobre máquinas. É um livro sobre pessoas.” Assim é definido o livro “A Era das Decisões Invisíveis”, da advogada e pesquisadora Helem Franceschini, lançado recentemente, no Salão Nobre do Museu da Justiça do Rio de Janeiro. As decisões mais importantes da sua vida talvez já estejam sendo tomadas antes de você perceber. Trata-se de um ensaio sobre inteligência artificial, dados, autonomia e o futuro das escolhas humanas. Como dados, algoritmos e plataformas moldam sua vida – e o que você pode fazer para retomar o controle.

A Era das Decisões Invisíveis não é um livro sobre Direito. É sobre a estrutura de poder que as plataformas digitais construíram usando aquilo que você entrega o tempo todo sem perceber: os seus dados, as suas escolhas – você. Uma leitura acessível, crítica e profundamente humana.

Um ensaio que investiga a nova arquitetura de poder criada por dados, plataformas e inteligência artificial. A obra parte de uma pergunta inquietante: “O que acontece quando decisões que impactam diretamente nossas vidas passam a ser mediadas por sistemas que poucos compreendem e quase ninguém consegue enxergar?”



Sobre a autora

Empresária, advogada e pesquisadora do impacto das plataformas digitais sobre a liberdade, a cidadania e as relações de poder. Uma das primeiras vozes no Brasil a mostrar como a tecnologia transformou cada um de nós no ativo mais valioso – e mais disputado – da economia digital. Escreve sobre IA, dados e dignidade humana.

Com 16 anos de carreira, atua em estratégia jurídica para proteção de patrimônio, Direito Digital, LGPD e tecnologia aplicada ao Direito. É Presidente da Comissão da Advocacia do Futuro da OABRJ e coordena o curso de Inteligência Artificial e Advocacia na ESA/OABRJ. Possui Pós em Direito Digital e LGPD (PUC-RS). É Sócia-fundadora e Diretora Executiva do Franceschini Advogados Associados, escritório boutique de contencioso estratégico no Rio de Janeiro.



Regulação do BR do Mar: concorrência, sustentabilidade e capacidade marítima nacional

*Tomás Braga Arantes**
*Cynthia Póvoa de Aragão***

O Programa BR do Mar nasceu em janeiro de 2022 com um objetivo claro: ampliar a oferta e a competitividade do transporte por cabotagem. Em um país de extensa costa e forte dependência do modal rodoviário, aumentar a participação do transporte marítimo significa diversificar a matriz logística, reduzir custos sistêmicos e avançar em uma agenda de maior eficiência ambiental.

A Lei nº 14.301/2022 instituiu o programa e ampliou as possibilidades de afretamento de embarcações estrangeiras. A abertura, contudo, não foi concebida de forma irrestrita. O programa combina estímulo à concorrência com mecanismos destinados a preservar interesses estratégicos do transporte marítimo brasileiro.

Esse equilíbrio ganha nitidez no Decreto nº 12.555/2025. Ao disciplinar a ampliação de tonelagem por afretamento, o regulamento estabelece percentuais que variam conforme as características da frota própria e da embarcação a afretar. Uma empresa cuja frota não atende aos critérios de sustentabilidade pode ampliar metade de sua tonelagem; quando frota própria e embarcação afretada atendem aos requisitos, a ampliação chega a trezentos por cento.

A técnica é a da indução. O regulamento não proíbe a embarcação tradicional, mas concede vantagem maior a quem investe em eficiência, papel que o art. 174 da Constituição reserva ao Estado como agente normativo da

* Diretor Corporativo e Jurídico da Transpetro.
** Advogada e Assessora da Presidência da Transpetro.
O artigo representa as opiniões pessoais dos autores.

atividade econômica. A escolha dialoga com o que já ocorre fora daqui: desde 2024, navios de cinco mil toneladas de arqueação bruta ou mais que escalam portos europeus sujeitam-se ao EU ETS, independentemente da bandeira, sob penalidade de cem euros por tonelada de CO_2 equivalente excedente. Sem critério objetivo de entrada, a abertura atrairia a tonelagem que se tornou antieconômica naqueles mercados. O requisito de embarcação sustentável funciona, assim, menos como barreira e mais como qualificação da abertura.

A bandeira e a capacidade marítima nacional

A lei prevê modalidades distintas de afretamento. Em algumas, a embarcação estrangeira opera mantendo sua bandeira de origem. No afretamento a casco nu com suspensão de bandeira, ocorre situação diversa: a bandeira de origem é suspensa e a embarcação passa a operar sob bandeira brasileira, com registro no REB. A consequência é jurídica antes de ser econômica. O navio submete-se à jurisdição nacional, à competência do Tribunal Marítimo, às normas da Autoridade Marítima e à legislação trabalhista brasileira.

As exigências de tripulação seguem a mesma lógica. O art. 9º, III, da Lei nº 14.301/2022 impõe às embarcações afretadas que tenham obrigatoriamente comandante, mestre de cabotagem, chefe de máquinas e condutor de máquinas brasileiros, aos quais se soma proporção crescente de tripulantes nacionais a partir de noventa dias de operação em águas jurisdicionais brasileiras. Nas embarcações de bandeira brasileira, o art. 4º da Lei nº 9.432/1997 já exigia brasileiros o comandante, o chefe de máquinas e dois terços da tripulação.

Convém situar essas exigências em perspectiva comparada. Nos Estados Unidos, o Jones Act reserva a cabotagem a embarcações construídas no país, de bandeira e propriedade americanas e com tripulação americana. Austrália e Argentina adotam regimes igualmente restritivos. O desenho brasileiro é bem mais moderado. Some-se que o Brasil internalizou, em 2021, a Convenção sobre Trabalho Marítimo da OIT, à qual adere mais de noventa e cinco por cento da tonelagem mundial: o padrão exigido a bordo não é singularidade brasileira, e sim norma internacional amplamente praticada.

Vale ainda desfazer um equívoco sobre a abertura promovida pela BR do Mar. Na prática, ela é restrita ao afretamento a casco nu com suspensão de bandeira. Nas modalidades regulares, por tempo ou por viagem, permanece a circularização: consulta-se o mercado nacional e, havendo embarcação brasileira apta à operação pretendida, o armador nacional pode bloquear a contratação estrangeira. Já no afretamento a casco nu com suspensão de bandeira, liberado a partir de janeiro de 2026, não existe possibilidade de bloqueio. E é justamente nessa modalidade, a mais aberta de todas, que a embarcação passa a arvorar bandeira brasileira e a cumprir as exigências de tripulação nacional.

Essa capacidade não se improvisa. A exigência de profissionais brasileiros, as vagas de estágio embarcado e as regras de bandeira preservam formação, experiência embarcada e conhecimento marítimo no país, sem os quais não há tripulação para operar frota alguma. É também questão de segurança nacional, diretriz expressa do programa: a interrupção do abastecimento por via marítima teria consequências que nenhum outro modal supre. Não por acaso, a proposta de enquadramento em elaboração trata a proporção de marítimos brasileiros, a capacitação e a saúde e segurança do trabalho como dimensão social da própria sustentabilidade. Bandeira e desempenho ambiental não são temas vizinhos: integram o mesmo critério.

Sustentabilidade como vantagem competitiva

A Transpetro já vem se preparando para esse cenário. O Programa Mar Aberto, conduzido pela Petrobras por meio da Transpetro, prevê a renovação e a ampliação da frota própria de cabotagem, com investimento da ordem de R$ 7,5 bilhões. Os novos projetos são concebidos em configuração multicombustível, preparados para etanol e metanol, atendem ao EEDI Fase 3, empregam revestimentos antincrustantes de alto desempenho e dispõem de conexão a energia elétrica em terminais. Entre 2022 e 2025, foram 110 projetos de eficiência energética implantados, com R$ 37 milhões investidos e 55 mil toneladas de CO_2 equivalente evitadas. O uso de biocombustível marítimo em 2025 evitou cerca de 414 mil euros em penalidades do FuelEU Maritime.

Mais do que atender a exigência regulatória, a estratégia antecipa transformação que alcançará todo o setor: embarcação mais eficiente consome menos, emite menos e tende a ser mais competitiva ao longo da vida útil.

Talvez seja esse o ponto mais relevante do BR do Mar. O programa não deve ser lido como escolha entre abertura ou proteção, entre navio brasileiro ou estrangeiro, entre competitividade ou sustentabilidade. Seu desafio é combinar esses objetivos. Quando o regulamento transforma eficiência ambiental em vantagem econômica, deixa de tratar a transição energética como obrigação e a incorpora à dinâmica competitiva do setor. Será tanto mais relevante quanto melhor realizar esse equilíbrio: mais concorrência, mais eficiência e uma capacidade marítima brasileira preparada para competir.



Acesse nosso site e saiba mais
www.transpetro.com.br

BR TRANSPETRO

GOVERNO DO BRASIL
DO LADO DO POVO BRASILEIRO



A Câmara de Arbitragem do Direito Marítimo, Portuário e do Comércio Exterior

Marcelo David *

Introdução

O Brasil possui uma das maiores extensões de litoral do mundo, com uma zona econômica exclusiva que lhe confere projeção oceânica singular. Historicamente, o mar sempre desempenhou papel central na formação econômica e territorial do país, desde o período colonial, quando as trocas comerciais se davam, quase exclusivamente por via marítima, até os dias atuais, em que a maior parte do comércio exterior brasileiro é transportado por navios.

Essa interdependência umbilical entre a circulação transoceânica de mercadorias e a subsistência do fluxo produtivo interno impõe a estruturação de marcos institucionais e normativos que confiram higidez e celeridade às relações negociais.

Não obstante essa vocação marítima inequívoca e a complexidade dos conflitos decorrentes, o arcabouço jurídico e institucional voltado ao desenvolvimento do setor marítimo e portuário nacional permaneceu, durante décadas, marcado pela carência de mecanismos especializados e céleres para a pacificação de controvérsias.

A sobrecarga crônica do Poder Judiciário, aliada à ausência de varas estatais com competência exclusiva sobre temas marítimos na ampla maioria das comarcas costeiras ou não, provoca morosidade de decisões e, por vezes, destituídas da acuidade técnica exigida pela complexa dinâmica contratual da navegação internacional.

Essa lacuna institucional começou a ser superada com a fundação e plena operação da Câmara Arbitral do Direito Marítimo, Portuário e do Comércio Exterior Marítima (Câmara Marítima), instituição pioneira no Brasil com vocação estrita e exclusiva voltada à resolução de disputas nos setores marítimo, portuário e de comércio exterior.

1. A Dependência Brasileira do Mar, dos Portos e do Comércio Exterior

O território brasileiro é delineado por uma faixa litorânea contínua de aproximadamente 7.491 km, conferindo ao país a 16ª maior extensão costeira do globo.

No âmbito do Direito Internacional do Mar, regulado precipuamente pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM/1982), o Estado brasileiro exerce soberania e jurisdição sobre uma

1 Artigo científico sobre Arbitragem Especializada, Economia Azul e Eficiência Jurisdicional.

* Desembargador, Vice-presidente e Corregedor do Tribunal Marítimo, Doutor em Direito Internacional, Professor Universitário, Presidente da Câmara Marítima.

zona econômica exclusiva (ZEE) de 3,6 milhões de km². Somada aos pleitos de extensão da Plataforma Continental submetidos à Comissão de Limites da ONU (CLCS), a área marítima sob tutela nacional alcança aproximadamente 4,5 milhões de km² (MARINHA DO BRASIL, 2015).

Esse vasto domínio geopolítico e hidrográfico, consagrado pelo conceito de "Amazônia Azul", equivale a, aproximadamente, 52% da extensão territorial emersa do país. Trata-se de um patrimônio biogeográfico e econômico vital, do qual são extraídos mais de 95% do petróleo e cerca de 80% do gás natural consumidos no Brasil, além de abrigar imensas reservas de recursos vivos e minerais da crosta oceânica.

A salvaguarda e a exploração econômica sustentável dessa área demandam instrumentos jurídicos que garantam previsibilidade aos contratos de afretamento de plataformas, apoio marítimo e exploração energética *offshore*.

A soberania sobre as águas jurisdicionais brasileiras (AJB) conecta-se diretamente à estabilidade institucional do tráfego aquaviário. A Lei nº 9.537/1997 (Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário – LESTA) e a atuação do Tribunal Marítimo (Lei nº 2.180/1954) configuram esteios regulatórios indispensáveis.

Contudo, as repercussões patrimoniais privadas (direito patrimonial disponível) decorrentes de eventos de navegação, contratos de transporte e complexas operações logísticas demandam canais jurisdicionais que compreendam a magnitude dessa realidade geográfica e estratégica.

Em escala global, a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) projeta que a economia dos oceanos movimenta, anualmente, entre US$ 1,5 trilhão e US$ 2,5 trilhões, com estimativas de duplicação do seu valor agregado bruto até a década de 2030 (ANDRADE, 2024).

No cenário doméstico brasileiro, estudos promovidos pela Marinha do Brasil revelam que o denominado "PIB do Mar" responde por cerca de 19% do produto interno bruto nacional. Essa expressiva participação demonstra que o mar não constitui mera fronteira física, mas um motor estruturante da atividade industrial e agrícola do país.

A espinha dorsal do intercâmbio de bens no Brasil repousa sobre uma malha portuária composta por dezenas de portos públicos organizados e centenas de terminais de uso privado (TUPs), regulados pela Lei nº 12.815/2013 e fiscalizados pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).

O setor portuário nacional atingiu a marca histórica de 1,40 bilhão de toneladas de cargas movimentadas em 2025, estabelecendo um recorde absoluto que representou expansão de 6,1% em comparação com as 1,32 bilhão de toneladas registradas em 2024 (AGÊNCIA BRASIL, 2026a).

Ao analisar o horizonte retrospectivo dos últimos 15 anos, constata-se que a movimentação portuária brasileira cresceu expressivos 67%, saltando de 840 milhões de toneladas apuradas em 2010 para o patamar recorde de 2025 (VALOR ECONÔMICO, 2026).

Esse colossal fluxo de mercadorias gera uma miríade de relações jurídicas de alta complexidade entre autoridades portuárias, operadores de terminais, armadores, agentes de navegação, embarcadores e consignatários.

Eventuais interrupções operacionais, retenções indevidas de contêineres e desacordos tarifários traduzem-se instantaneamente em perdas financeiras volumosas. A mitigação desses riscos pressupõe mecanismos de solução de litígios dotados de celeridade extrema e profunda compreensão das operações de cais e retroárea portuária (BRASIL, 2013; BRASIL, 2015a).

A realização fática desse volume comercial bilionário é estritamente condicionada ao transporte marítimo. Estima-se que cerca de 95% de todo o comércio exterior brasileiro, medido em volume físico de carga, seja movimentado por vias navegáveis (MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS, 2025).

Consequentemente, qualquer fricção jurídica ou incerteza contratual que onere o frete marítimo, o seguro da carga ou o tempo de atracação repercute diretamente no "Custo Brasil", reduzindo a atratividade das mercadorias nacionais perante os concorrentes globais.

2. A Natureza Jurídica e os Riscos Operacionais dos Contratos Marítimos e Portuários

Os contratos marítimos e portuários possuem peculiaridades dogmáticas que os distinguem dos negócios jurídicos civis ordinários. Instrumentos como os contratos de afretamento (por viagem – *voyage charter*; por tempo – *time charter*; e a casco nu – *bareboat charter*), os conhecimentos de embarque (*Bills of Lading*

– B/L) e os contratos de passagem e terminalização envolvem cláusulas padronizadas internacionalmente, como termos do BIMCO (*Baltic and International Maritime Council*) e fórmulas de *laytime* e *demurrage*.

Além da complexidade tipológica contratual, as operações aquaviárias estão expostas a riscos operacionais fortuitos de grande magnitude.

Institutos seculares do Direito Marítimo, como avaria grossa (*general average*), assistência e salvamento marítimo, abalroamentos em canais de acesso, perda de carga por alijamento e contaminação por vazamento de óleo (*bunkering*), exigem a liquidação técnica imediata de danos e a definição precisa de nexos causais.

A judicialização dessas matérias perante juízos cíveis estatais comuns frequentemente resulta em incidentes processuais prolongados, perícias judiciais ineficazes por peritos desprovidos de formação náutica e decisões liminares que paralisam navios sem a prestação de contracautela idônea (como a emissão de cartas de garantia de Clubes de P&I – *Protection and Indemnity Clubs*).

Esse descompasso impõe a consolidação da arbitragem especializada como foro natural de resolução desses conflitos.

3. O Panorama do Ensino Jurídico e a Cultura de Litigiosidade no Brasil

O ensino superior jurídico no Brasil atravessou, nas últimas décadas, um processo de expansão sem paralelo na história internacional da educação. O país abriga mais de 1.900 cursos de graduação em Direito em pleno funcionamento, reunindo uma população acadêmica que ultrapassa 700 mil alunos matriculados.

Dados históricos indicam que, no decurso dos últimos 30 anos, o número de faculdades jurídicas no território nacional experimentou uma elevação vertiginosa de 1.000% (MIGALHAS, 2024).

Essa massificação desenfreada, todavia, não foi acompanhada por avanços qualitativos na formação dogmática e prática dos estudantes. As diretrizes curriculares nacionais impõem uma uniformização pedagógica centrada quase que exclusivamente nas matérias tradicionais do dogmatismo estatal. Ramos do conhecimento diretamente vinculados aos setores produtivos e à infraestrutura permanecem à margem dos projetos pedagógicos.

Essa realidade evidencia a prevalência de um modelo pedagógico mercantilizado e generalista, com matrizes curriculares obsoletas, provocando evidente despreparo para as exigências do mercado contemporâneo.

A despeito de o Brasil possuir uma das maiores costas navegáveis do planeta e depender economicamente da exportação pelo modal marítimo, o Direito Marítimo, o Direito Portuário e o Direito Aduaneiro são ignorados pela esmagadora maioria das faculdades nacionais.

Essa assimetria formativa cria um abismo entre as demandas das empresas de navegação, terminais e *tradings* e a capacidade técnica dos operadores jurídicos locais. Quando surgem conflitos em contratos complexos de comércio exterior, a inaptidão técnica do meio forense tradicional gera custos de transação desmedidos, insegurança contratual crônica e proliferação de decisões judiciais desarrazoadas, afastando investidores e armadores internacionais.

A tradição formativa das faculdades de Direito brasileiras fundamenta-se historicamente no paradigma do litígio adversarial. Os estudantes são treinados para a confrontação judicial, para a redação de peças postulatórias formais e para o manejo exaustivo de recursos em múltiplas instâncias.

Essa postura cultural alimenta uma espiral de hiperjudicialização que sobrecarrega os tribunais estaduais e federais.

4. A Imperiosa Transição para os Métodos Adequados de Solução de Conflitos (MASC)

O ordenamento jurídico pátrio oferece um ecossistema normativo maduro e seguro para essa transição. A Lei nº 9.307/1996 (Lei de Arbitragem), modernizada pela Lei nº 13.129/2015, estabelece as bases da jurisdição arbitral, conferindo à sentença arbitral a mesma eficácia executiva do título judicial (art. 31), com irrecorribilidade de mérito e força vinculante plena (BRASIL, 1996). De modo complementar, a Lei nº 13.140/2015 (Lei de Mediação) regulamenta a autocomposição extrajudicial e judicial, consagrando o princípio da autonomia da vontade e o dever de confidencialidade (BRASIL, 2015b).

No âmbito específico dos contratos de infraestrutura e arrendamento portuário, o Decreto nº 8.465/2015 regulamentou o § 1º do art. 62 da Lei nº 12.815/2013, pacificando em definitivo a plena arbitrabilidade objetiva dos litígios envolvendo a Administração Pública portuária e os agentes privados arrendatários de terminais (BRASIL, 2013; BRASIL, 2015a).

Desse modo, o arcabouço legislativo nacional encontra-se perfeitamente aparelhado para dar suporte à expansão dos meios privados de resolução de controvérsias setoriais.

A principal vantagem comparativa da arbitragem em relação à jurisdição estatal reside na celeridade de seu procedimento.

Nos setores marítimo e portuário, nos quais o valor do dinheiro no tempo e o custo de oportunidade de navios imobilizados representam perdas diárias na ordem de dezenas de milhares de dólares, a rapidez decisória é condição de sobrevivência operacional.

A rápida definição da controvérsia impede a depreciação e a perda material de cargas sujeitas a perecimento ou flutuações bruscas de preço em bolsas de mercadorias (*commodities exchanges*). Além disso, a pronta liberação de garantias financeiras e cauções contratuais restabelece as linhas de crédito e a capacidade de investimento dos agentes envolvidos, assegurando a liquidez do mercado.

O julgamento por árbitros especializados afasta o risco de interpretações distorcidas de cláusulas técnicas e, produzindo uma segurança jurídica substancial, que permite as partes receberem uma tutela de mérito verdadeiramente justa, fundamentada na lógica contratual setorial e na jurisprudência especializada.

As sentenças proferidas por especialistas gozam de elevada legitimidade intrínseca, reduzindo drasticamente as tentativas de anulação perante o Poder Judiciário (art. 32 da Lei nº 9.307/1996).

A publicidade dos atos processuais é o postulado basilar da jurisdição estatal brasileira, no contencioso judicial, balanços patrimoniais, margens de lucro, segredos industriais de logística e estratégias comerciais das empresas litigantes tornam-se de acesso público irrestrito.

Em contrapartida, o dever de estrita confidencialidade como princípio regedor do procedimento arbitral e mediacional, abrangendo árbitros, secretários, peritos, testemunhas e patronos das partes, provoca uma blindagem dos segredos negociais e impede que o litígio seja explorado comercialmente por concorrentes ou cause abalos reputacionais perante o mercado financeiro e agências de classificação de risco.

Ademais, a preservação do sigilo é indispensável em disputas no setor de óleo e gás *offshore* e grandes operadores portuários, em que a mera publicização de alegações unilaterais sobre supostas falhas técnicas poderia desvalorizar ativos cotados em bolsas de valores ou desencadear investigações regulatórias desnecessárias, penalizando injustamente as companhias antes de qualquer juízo conclusivo de responsabilidade.

O procedimento arbitral rege-se pelo primado da autonomia da vontade das partes (art. 2º da Lei nº 9.307/1996), autorizando os litigantes a desenharem o rito processual que melhor atenda à complexidade e urgência da causa.

As câmaras modernas operam com infraestruturas digitais avançadas, viabilizando audiências virtuais de instrução, coleta de depoimentos transnacionais por videoconferência e protocolo eletrônico contínuo de documentos (CÂMARA MARÍTIMA, 2025). Essa flexibilidade elimina custos monumentais de deslocamento de testemunhas e peritos internacionais até a sede física do juízo, democratizando o acesso de médias empresas ao foro arbitral.

A celeridade na extinção do passivo contingente, a ausência de recursos protelatórios, a falta de incidência do pesado ônus de juros de quase 15% ao ano, o menor preço das coberturas securitárias e a contenção das perdas operacionais decorrentes da incerteza contratual compensam largamente o investimento, tornando a arbitragem o mecanismo mais eficiente sob a ótica da Análise Econômica do Direito.

5. A Criação da Câmara Marítima

A fundação e o início das operações da Câmara Marítima representam um divisor de águas na governança jurídica dos setores de navegação, portos e comércio internacional no Brasil.

Trata-se da primeira instituição arbitral brasileira vocacionada com exclusividade estrita a processar e dirimir controvérsias decorrentes das relações contratuais marítimas, portuárias, aduaneiras e de logística multimodal (PORTOS E NAVIOS, 2025).

Estrategicamente sediada na cidade do Rio de Janeiro – epicentro do setor naval, da indústria de óleo e gás *offshore* e sede do Tribunal Marítimo e do Comando da Marinha do Brasil –, a Câmara é presidida, fundada e tem sua diretoria composta por especialistas com enorme expertise em suas áreas de atuação. Ela assegura a convergência entre a respeitabilidade das tradições da Autoridade Marítima e do Tribunal Marítimo e o dinamismo da arbitragem comercial contemporânea.

A Câmara dispõe de instalações físicas modernas e funcionais no centro financeiro do Rio de Janeiro para atos presenciais, aliadas a uma plataforma tecnológica própria que assegura a realização integral de arbitragens e mediações em ambiente eletrônico seguro, acessível a partes nacionais e estrangeiras.

A instituição preenche um vácuo histórico, dotando o Brasil de uma sede especializada de resolução de controvérsias à altura de sua dimensão mercantil.

Embora o Brasil conte com prestigiosas câmaras arbitrais de escopo generalista, a experiência prática tem evidenciado limitações operacionais quando tais instituições são provocadas a administrar disputas de alta densidade marítima e portuária.

Em câmaras generalistas, as listas de árbitros são predominantemente compostas por civilistas, comercialistas e administrativistas com formação voltada ao direito corporativo geral, societário ou construção civil comum.

A Câmara Marítima supera essa barreira ao desenhar toda a sua estrutura operacional para a linguagem e o ritmo dos negócios do mar. Desde o secretariado executivo – treinado nos termos técnicos da navegação – até os seus conselhos diretivos, a Câmara oferece um ambiente adaptado às demandas da indústria, mitigando o retrabalho e as hesitações procedimentais típicas de foros não especializados.

A missão institucional da Câmara Marítima transcende a mera prestação de serviços de administração de disputas. A instituição posiciona-se ativamente como um centro acadêmico e técnico irradiador de conhecimento especializado, desenhado para mitigar o déficit formativo do ensino jurídico nacional identificado nas seções precedentes deste estudo.

Por meio da promoção regular de seminários internacionais, *webinars* temáticos, cursos de extensão e publicação de artigos técnicos e coletâneas de pareceres doutrinários, a Câmara capacita continuamente advogados, árbitros, reguladores, estivadores e gestores de logística.

Essa atuação educacional fomenta o surgimento de uma nova geração de operadores do direito plenamente familiarizados com os meandros do Direito Marítimo e dos MASC.

Ao construir pontes entre a academia, o setor corporativo e as autoridades públicas, a Câmara atua preventivamente na melhoria da redação de contratos marítimos e na uniformização de cláusulas de resolução de litígios.

Esse esforço pedagógico consolida uma cultura de governança preventiva e desjudicialização, fortalecendo a segurança jurídica e a maturidade institucional de toda a cadeia logística nacional.

Referências

AGÊNCIA BRASIL. *Portos brasileiros movimentaram 1,4 bi de toneladas de cargas em 2025*. Brasília, 10 fev. 2026a. Disponível em: https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2026-02/portos-brasileiros-movimentaram-14-bi-de-toneladas-de-cargas-em-2025. Acesso em: 08 de set. de 2026.

ANDRADE, I. D. O. *Economia azul e crescimento econômico*: o mar brasileiro em perspectiva. Brasília: IPEA, 2024. Disponível em: https://repositorio.ipea.gov.br/items/4b290bd5-838f-4130-adcc-7b39443b65d0. Acesso em: 08 de set. de 2026.

BRASIL. *Lei nº 9.307, de 23 de setembro de 1996*. Dispõe sobre a arbitragem. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 24 set. 1996.

BRASIL. *Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013*. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 6 jun. 2013.

BRASIL. *Decreto nº 8.465, de 8 de junho de 2015*. Regulamenta o § 1º do art. 62 da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, para dispor sobre os critérios de arbitragem para dirimir litígios no âmbito do setor portuário. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 9 jun. 2015a.

BRASIL. *Lei nº 13.140, de 26 de junho de 2015*. Dispõe sobre a mediação entre particulares como meio de solução de controvérsias e sobre a autocomposição de conflitos no âmbito da administração pública. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 29 jun. 2015b.

BRASILAGRO. *Brasil vê superávit comercial cair 8%, para US$ 68 bi em 2025*. 2026. Disponível em: https://www.brasilagro.com.br/conteudo/brasil-ve-superavit-comercial-cair-8-para-us-68-bi-em-2025.html. Acesso em: 08 de set. de 2026.

CÂMARA MARÍTIMA DE ARBITRAGEM. *Câmara de Arbitragem Marítima*: arbitragem, mediação e *dispute boards* para os setores marítimo, portuário e de comércio exterior. Rio de Janeiro, 2025. Disponível em: https://camaramaritima.com.br/. Acesso em: 08 de set. de 2026.

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

CARTA DE LOGÍSTICA. *Movimentação portuária cresce 6,1% em 2025 e Antaq projeta 1,44 bilhão de toneladas em 2026*. 2026. Disponível em: https://www.cartadelogistica.com.br/movimentacao-portuaria-cresce-61-em-2025-e-antaq-projeta-144-bilhao-de-toneladas-em-2026. Acesso em: 08 de set. de 2026.

BRASIL. *Balança comercial tem superávit de US$ 68,3 bilhões em 2025, diz governo*. 6 jan. 2026. Disponível em: https://www.cnnbrasil.com.br/economia/macroeconomia/balanca-comercial-tem-superavit-de-us-683-bilhoes-em-2025-diz-governo. Acesso em: 08 de set. de 2026.

JORNAL DA USP. *Economia azul representa mais de 6% do PIB brasileiro e mostra ligação entre o litoral e o interior do País*. São Paulo, 5 ago. 2025. Disponível em: https://jornal.usp.br/radio-usp/economia-azul-representa-mais-de-6-do-pib-brasileiro-e-mostra-ligacao-entre-o-litoral-e-o-interior-do-pais/. Acesso em: 08 de set. de 2026.

MARINHA DO BRASIL. *Amazônia Azul*. Comando-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais, 2015. Disponível em: https://www.marinha.mil.br/cgcfn/amazonia_azul. Acesso em: 08 de set. de 2026.

MARINHA DO BRASIL. *O valor do mar no PIB brasileiro*. Economia Azul, 2025. Disponível em: https://www.marinha.mil.br/economia-azul/noticias/o-valor-do-mar-no-pib-brasileiro. Acesso em: 08 de set. de 2026.

MIGALHAS. *Arbitragem marítima no Brasil*: onde estamos e para onde vamos. 23 out. 2025. Disponível em: https://www.migalhas.com.br/coluna/migalhas-maritimas/442843/arbitragem-maritima-no-brasil-onde-estamos-e-para-onde-vamos. Acesso em: 08 de set. de 2026.

MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS. *O transporte marítimo e a infraestrutura logística do comércio exterior brasileiro*. Brasília: MPor, 2025. Disponível em: https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/. Acesso em: 08 de set. de 2026.

PORTOS E NAVIOS. *Rio de Janeiro sedia nova Câmara de Arbitragem especializada em Direito Marítimo, Portuário e de Comex*. 2025. Disponível em: https://www.portosenavios.com.br/noticias/portos-e-logistica/rio-de-janeiro-sedia-nova-camara-de-arbitragem-especializada-em-direito-maritimo-portuario-e-de-comercio-exterior. Acesso em: 08 de set. de 2026.

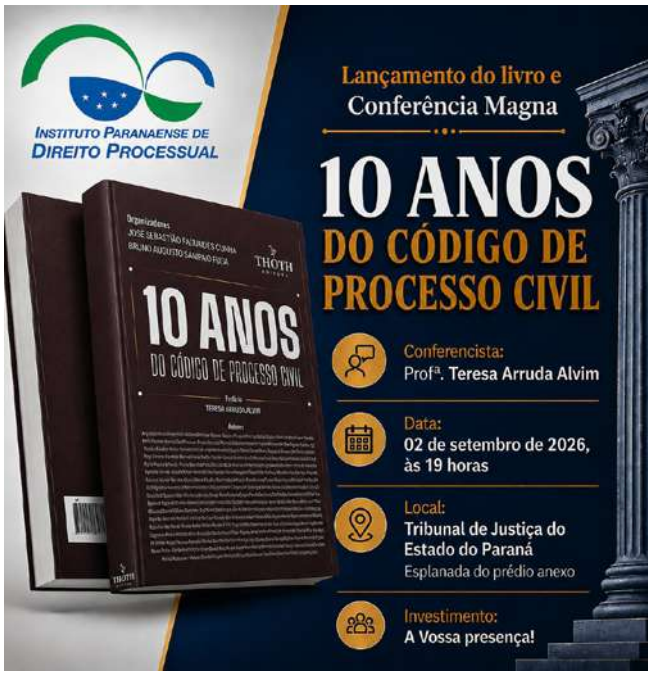
VALOR ECONÔMICO. Portos brasileiros movimentaram recorde de 1,4 bilhão de toneladas em 2025. 10 fev. 2026. Disponível em: https://valor.globo.com/brasil/noticia/2026/02/10/portos-brasileiros-movimentaram-recorde-de-14-bilhao-de-toneladas-em-2025.ghtml. Acesso em: 08 de set. de 2026.

Dez anos de vigência do CPC: congresso e lançamento de livro

O lançamento do livro "10 Anos do Código de Processo Civil", no dia 02 de setembro, no Tribunal de Justiça do Estado do Paraná (TJPR), no salão de confraternização do prédio histórico, marcou o início do Congresso 10 Anos do Código de Processo Civil e contou com a Conferência Magna da Dra. Teresa Arruda Alvim, que abordou o mesmo tema.

O Congresso aconteceu nos dias 03 e 04 de setembro, no Salão do Pleno do TJPR, com transmissão ao vivo no YouTube e nas redes sociais. Na abertura do evento, houve Homenagem à Professora Thereza Celina Diniz de Arruda Alvim, integrada pelo Desembargador José Sebastião Fagundes Cunha (membro da Academia Brasileira de Letras da Magistratura – ABLM) e autores do livro. A obra tem como Organizadores o Desembargador José Sebastião Fagundes Cunha e Advogado Bruno Augusto Sampaio Fuga, com prefácio da Professora Tereza Arruda Alvim. Editora Toth.

O Código veio com muitas novidades, talvez com duas principais: a tolerância que o legislador exige do juiz no trato com os vícios do processo, tendo este que dar prazo à parte para que defeitos do processo sejam corrigidos, erros emendados. Mesmo que se trate de vícios graves, desde que corrigíveis. Assim, criam-se condições para que o processo cumpra sua função que é a de resolver o conflito entre as partes.



A segunda, consiste no valor que dá o legislador à "palavra do Judiciário", tendo transformado a função dos Tribunais Superiores de paradigmática a normativa, por meio da figura do precedente vinculante. Instrumentos uniformizadores da jurisprudência foram criados, outros foram aprimorados.

Espera-se, com isso, haja um direito mais previsível, coeso, harmônico e, sobretudo, mais respeito à isonomia. Vê-se, pois, que temas não faltam! E quantos deles foram tratados com profundidade nesta obra coletiva!

O Futuro do Direito do Seguro no Brasil:

Mutualismo, Lacuna de Proteção e os Desafios Interpretativos da lei nº 15.040/2025



*Glauce Carvalhal**

Resumo

O presente artigo tem por objeto examinar os desafios jurídicos colocados à frente do mercado segurador brasileiro a partir da entrada em vigor da Lei nº 15.040/2025, novo marco legal do contrato de seguro. Parte-se da premissa de que o seguro constitui mecanismo de proteção social e de estabilidade econômica assentado no princípio do mutualismo, e não mera relação contratual bilateral, para em seguida dimensionar a relevância econômica do setor e o denominado gap de proteção que ainda caracteriza o mercado nacional. Na sequência, discutem-se os principais pontos de tensão hermenêutica trazidos pela nova legislação — como o tratamento do questionário de avaliação de risco, o regime de agravamento do risco, a prescrição, o compartilhamento de documentos da regulação de sinistro e o papel da regulamentação infralegal — sustentando-se que a interpretação da lei não pode prescindir dos fundamentos técnicos e principiológicos que sustentam o contrato de seguro, sob pena de comprometimento do próprio fundo mutual e, em última análise, da proteção que se pretende assegurar aos segurados e beneficiários. Conclui-se pela necessidade de um diálogo institucional permanente entre Judiciário, regulador, mercado e academia como condição para a consolidação de uma jurisprudência que concilie segurança jurídica, técnica atuarial e função social do contrato de seguro.

1. Introdução

O ano de 2025 marca um ponto de inflexão para o direito do seguro brasileiro. Após mais de vinte anos de construção jurisprudencial fundada essencialmente nas disposições do Código Civil de 2002, o país passou a contar com uma legislação específica para o contrato de seguro — a Lei nº 15.040, em vigor desde 11 de dezembro de 2025, aplicável aos contratos celebrados a partir de sua vigência. Trata-se de mudança normativa que não se limita a reorganizar dispositivos preexistentes, mas que reabre, em boa medida, discussões que o Superior Tribunal de Justiça e os tribunais estaduais haviam pacificado ao longo de duas décadas.

O propósito deste artigo é oferecer uma reflexão sobre o que se poderia chamar de agenda interpretativa da nova lei, tomando como ponto de partida três constatações que, a nosso ver, devem orientar a construção doutrinária e jurisprudencial dos próximos anos. A primeira é que o contrato de seguro não pode ser compreendido isoladamente, cláusula a cláusula, sem referência à lógica mutualista que lhe é subjacente. A segunda é que o Brasil convive com um baixo alcance de proteção securitária, de modo que a interpretação da lei — e, por consequência, o custo e a disponibilidade da cobertura — repercute diretamente sobre a extensão da proteção oferecida à sociedade. A terceira é que a nova legislação convive com um ordenamento jurídico preexistente — a Constituição Federal, o Código de Defesa do Consumidor, o Código Civil,

* Glauce Carvalhal é Diretora Jurídica da Confederação Nacional das Empresas de Seguros Gerais, Previdência Privada e Vida, Saúde Suplementar e Capitalização – CNseg

a Lei da Liberdade Econômica, a Lei Geral de Proteção de Dados, além das normas do Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP) e da Superintendência de Seguros Privados (Susep) — e não pode ser lida a partir de um vácuo normativo.

O presente artigo está estruturado da seguinte forma: na **segunda seção**, revisitam-se os fundamentos técnicos e principiológicos do contrato de seguro, com destaque para o mutualismo; na **terceira seção**, apresenta-se um panorama da dimensão econômica do mercado segurador brasileiro; na **quarta seção**, discute-se o baixo alcance de proteção e sua relevância para a agenda regulatória; a **quinta seção** é dedicada aos desafios interpretativos colocados pela Lei nº 15.040/2025, com exame de pontos específicos que já vêm sendo identificados pela doutrina e pelo próprio mercado como sensíveis; a **sexta seção** trata do papel da regulamentação infralegal e da importância do diálogo institucional e, por fim, apresentam-se as **considerações finais**.

2. Mutualismo e Função Social do Contrato de Seguro

A compreensão do contrato de seguro exige que se vá além da relação bilateral entre segurador e segurado. Historicamente, a origem dos mecanismos de repartição de riscos remonta à constatação, já presente entre os navegadores dos séculos XIV e XV, de que determinados riscos eram excessivos para serem suportados individualmente – uma única viagem malsucedida poderia significar a ruína do comerciante ou do armador. Dessa constatação nasceu a lógica que ainda hoje estrutura o contrato de seguro: a de que, por meio da contribuição de muitos, é possível oferecer proteção àqueles que forem efetivamente atingidos pelo risco.

Esse princípio – o mutualismo – não constitui mera abstração teórica, tampouco cláusula de estilo em preâmbulos doutrinários. Ele possui consequências jurídicas concretas, na medida em que informa a interpretação de institutos centrais do contrato de seguro, como o dever de informação do proponente, o regime de agravamento do risco, o cálculo atuarial do prêmio e os limites da cobertura. Quando a análise jurídica de um caso concreto se concentra exclusivamente na cláusula, no sinistro, na indenização ou na controvérsia judicial que está diante do julgador, corre-se o risco de perder de vista que, por trás de cada contrato individual, existe um fundo mutual coletivo cuja preservação é condição de possibilidade da própria proteção securitária.

A relação entre risco e prêmio ilustra bem esse ponto. Não se trata de preocupação de índole meramente econômica ou empresarial da seguradora, mas de elemento diretamente vinculado à formação e à preservação do fundo mutual. Se o prêmio cobrado não guarda correspondência adequada com o risco assumido, há comprometimento do equilíbrio necessário à proteção da coletividade de segurados; se, em sentido inverso, o prêmio é fixado em patamar excessivo, o produto perde competitividade e pode deixar de ser acessível a parcelas relevantes da população. Preservar esse equilíbrio é, também, uma forma de proteção – e é justamente esse equilíbrio que interpretações descoladas da técnica securitária tendem a desconsiderar.

Os riscos objeto de cobertura, por sua vez, têm se transformado significativamente. Eventos climáticos extremos, ataques cibernéticos, os impactos da inteligência artificial sobre atividades econômicas e a infraestrutura crítica do país configuram riscos que sequer existiam quando os primeiros mecanismos de compartilhamento de risco foram concebidos. Não obstante essa transformação, permanece inalterada a função primordial do seguro: compartilhar riscos que, isoladamente, seriam insuportáveis para o indivíduo, a família ou a empresa. É a partir dessa premissa que se deve compreender a posição estratégica que o seguro ocupa hoje na economia brasileira – não como atividade empresarial qualquer, mas como mecanismo de proteção social, de estabilidade econômica e de estímulo ao desenvolvimento.

3. A Dimensão Econômica do Mercado Segurador Brasileiro

A relevância do setor segurador na economia nacional pode ser aferida por indicadores de diferentes naturezas. Do ponto de vista macroeconômico, a arrecadação setorial alcança aproximadamente 6% do Produto Interno Bruto (PIB) nacional, e o setor figura como investidor institucional relevante, respondendo por 25,8% da dívida pública nacional financiada com ativos financeiros da ordem de R$ 2,7 trilhões, segundo estudos da Confederação Nacional das Seguradoras (CNseg).

Em termos de alcance social, o setor conta atualmente com 4,2 bilhões de títulos ativos de capitalização, 53,2 milhões de beneficiários de assistência médica suplementar, 35,6 milhões de beneficiários de planos odontológicos, 21,9 milhões de veículos segurados, 13,7 milhões de planos de previdência complementar (coletivos e individuais), 13,0 milhões de residências seguradas e 3,2 milhões de hectares de área plantada segurada.

No que concerne ao pagamento de sinistros e benefícios, os dados relativos a 2025 indicam o desembolso de R$ 548,4 bilhões pelo setor segurador em benefícios, indenizações, resgates e sorteios, o que representa alta de 8,8% em relação ao exercício anterior. Nesse universo, destacam-se, a título exemplificativo: (i) R$ 4,3 bilhões em indenizações de seguro rural, beneficiando mais de 42 mil produtores; (ii) R$ 35,6 bilhões em seguros de automóveis, correspondentes à cobertura de aproximadamente 508 mil veículos sinistrados, com valor médio de indenização próximo a R$ 70 mil; e (iii) R$ 9,3 bilhões em indenizações de seguro de vida, beneficiando mais de 95 mil famílias — valor equivalente ao teto de benefícios do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS) —, além de R$ 151,7 bilhões pagos em produtos de acumulação, montante equivalente a 16% do total de benefícios emitidos pelo próprio INSS. Tais números situam o Brasil como mercado líder de seguros na América Latina e 12º colocado em escala global.

4. A Lacuna de Proteção Securitária

A expressividade desses indicadores não deve obscurecer um dado estrutural do mercado brasileiro: a existência de um significativo vão de proteção, isto é, o descompasso entre os riscos existentes na sociedade e a parcela desses riscos efetivamente coberta por contratos de seguro. Os dados disponíveis são elucidativos. Estima-se que apenas 27,8% da frota nacional de veículos conte com seguro automotivo — de um universo de 63,3 milhões de veículos em circulação, cerca de 18,4 milhões estariam segurados, segundo dados da CNseg com base em informações da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), o que significa que mais de 44 milhões de veículos circulam atualmente sem qualquer proteção securitária. No mesmo sentido, apenas 17% dos lares brasileiros contam com seguro residencial, 26% da população possui plano privado de assistência médica, 3,3% da área agrícola cultivada do país está coberta por seguro rural e apenas 7,7% da população com mais de 18 anos possui seguro de vida.

O episódio das enchentes ocorridas no estado do Rio Grande do Sul, no ano de 2024, ilustra, de forma particularmente eloquente, as consequências práticas desse gap. As perdas decorrentes do desastre foram estimadas em mais de R$ 100 bilhões, ao passo que apenas cerca de R$ 6 bilhões estavam cobertos por apólices de seguro. Quando o risco não está coberto, a perda não desaparece: ela é absorvida pela própria família atingida, pela empresa, pelo Poder Público ou, em última instância, pela sociedade como um todo, por meio de mecanismos de socorro emergencial e de reconstrução custeados com recursos públicos.

Esse dado estrutural tem implicações diretas para a interpretação jurídica do contrato de seguro. Reduzir o gap de proteção não é agenda de interesse exclusivo do mercado segurador, mas questão de política pública, diretamente relacionada à resiliência econômica e social do país. A ampliação e o encarecimento indevidos de coberturas, decorrentes de interpretações que desconsiderem a técnica atuarial, tendem a produzir efeito inverso ao pretendido: em vez de ampliar a proteção, podem restringir a oferta de produtos, elevar preços e, paradoxalmente, aprofundar o gap de proteção que se pretende reduzir.

5. A Lei Nº 15.040/2025 e os Desafios da Construção Interpretativa

A publicação da Lei nº 15.040/2025 inaugura um novo ciclo interpretativo para o direito do seguro brasileiro. É preciso reconhecer, contudo, que essa nova legislação não surge em um vácuo normativo, tampouco em um vácuo jurisprudencial. Durante mais de vinte anos, a jurisprudência nacional construiu, a partir do Código Civil de 2002, entendimentos consolidados sobre diversos institutos do contrato de seguro, enfrentando situações que o legislador da época não havia previsto expressamente. O exemplo do tratamento dado ao suicídio do segurado é emblemático: tema de elevada sensibilidade para as famílias, foi objeto de pacificação pelo Superior Tribunal de Justiça, cuja solução não deveria ser desconsiderada pela nova ordem legislativa sob pena de retrocesso interpretativo.

Nesse contexto, os primeiros anos de aplicação da Lei nº 15.040/2025 assumem importância singular,

porquanto os entendimentos que vierem a se consolidar nesse período tendem a acompanhar a jurisprudência por décadas. Sustenta-se, neste artigo, que a interpretação da nova lei deve observar ao menos três premissas metodológicas:

Em *primeiro lugar*, a lei deve ser interpretada em conjunto com o ordenamento jurídico preexistente, e não como corpo normativo autônomo e isolado. Ela convive com a Constituição Federal, o Código de Defesa do Consumidor, o Código Civil, a Lei da Liberdade Econômica, a Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD) e as normas infralegais editadas pelo CNSP e pela Susep, além de toda a construção jurisprudencial consolidada até aqui.

Em *segundo lugar*, a interpretação deve considerar os fundamentos técnicos e principiológicos próprios do contrato de seguro – o mutualismo, a boa-fé objetiva, a função social do contrato e o cálculo atuarial –, na medida em que o seguro somente cumpre sua função quando o risco pode ser adequadamente avaliado e precificado.

Em *terceiro lugar*, a aplicação da lei não pode prescindir de um exercício de contextualização: é necessário perquirir qual modalidade de seguro está em discussão, qual é o risco envolvido, quem são as partes contratantes, se se está diante de relação massificada de consumo ou de contratação empresarial complexa negociada entre partes com poder de barganha equivalente, qual a lógica técnica da cobertura em exame e quais os efeitos da interpretação pretendida sobre a mutualidade. Tais premissas não implicam afastar a proteção legalmente conferida a segurados e beneficiários; implicam, isto sim, conferir efetividade à lei à luz da realidade sobre a qual ela incide.

Entre os pontos que já se apresentam como sensíveis para a construção jurisprudencial e doutrinária dos próximos anos, destacam-se, exemplificativamente:

(i) o regime do questionário de avaliação do risco — aberto ou fechado — e as consequências das declarações inexatas, em contraposição ao dever de informação e à boa-fé de ambas as partes contratantes;

(ii) a nova sistemática de agravamento do risco, fundada em sistema de dolo ou culpa, com a equiparação da culpa grave ao dolo para determinados efeitos;

(iii) o regime prescricional aplicável na ausência de aviso de sinistro;

(iv) o tratamento das despesas de contenção e salvamento nos seguros de vida e de acidentes pessoais/integridade física;

(v) o compartilhamento de documentos relativos à regulação do sinistro, na medida em que a lei impõe à seguradora, em caso de recusa total ou parcial de cobertura, o dever de entregar ao interessado os documentos produzidos ou obtidos durante a regulação e a liquidação do sinistro que fundamentem a decisão, ressalvados os documentos e elementos probatórios (a) confidenciais ou sigilosos por força de lei, (b) cuja divulgação possa causar dano a terceiros, ou (c) protegidos por decisão judicial ou arbitral; e

(vi) as regras de vigência e direito intertemporal, considerando que a lei entrou em vigor em 11 de dezembro de 2025 e se aplica aos contratos celebrados a partir dessa data, o que já suscita questões de segurança jurídica quanto à sua incidência sobre relações contratuais em curso.

O exame desses pontos evidencia que a lei não comporta leitura isolada de seus dispositivos, tomados fora de contexto. A técnica securitária, longe de configurar obstáculo à proteção do segurado, constitui, em regra, precisamente aquilo que torna essa proteção possível ao longo do tempo. O desafio que se coloca à doutrina e à jurisprudência nos próximos anos é o de construir interpretação que proteja adequadamente segurados e beneficiários sem perder de vista o funcionamento técnico do seguro.

6. O Papel da Regulação e o Diálogo Institucional

A regulamentação infralegal desempenha papel decisivo na transformação das disposições da Lei nº 15.040/2025 em realidade operacional. A Superintendência de Seguros Privados (Susep) e o Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP) já vêm atuando na revisão do arcabouço regulatório aplicável a diversos temas correlatos à nova legislação.

Diante desse cenário, sustenta-se que o diálogo institucional entre os diferentes atores envolvidos – o Poder Judiciário, o órgão regulador, a academia e os profissionais do mercado segurador – constitui

condição necessária para a construção de interpretação sólida e consistente da nova legislação. Esse diálogo permite que cada um dos atores compreenda melhor as consequências das diferentes alternativas interpretativas: uma decisão judicial pode produzir efeitos econômicos relevantes sobre o mercado; uma escolha regulatória pode afetar diretamente a disponibilidade de determinada cobertura; uma interpretação específica pode estimular ou desestimular a inovação em produtos securitários. Todas essas escolhas, em conjunto, repercutem sobre a capacidade do seguro de efetivamente alcançar a sociedade brasileira.

7. Considerações Finais

É provável que, dentro de duas décadas, existam estudos dedicados a avaliar os primeiros anos de aplicação da Lei nº 15.040/2025 — se a jurisprudência se consolidou, se houve incremento da segurança jurídica, se a litigiosidade setorial aumentou ou diminuiu, se surgiram novos produtos e se o mercado segurador brasileiro efetivamente cresceu. Todos esses indicadores serão relevantes. Sustenta-se, contudo, que o critério decisivo para aferir o sucesso desse novo ciclo normativo será outro: quantas pessoas o sistema de seguros brasileiro conseguiu efetivamente proteger.

Se a resposta a essa pergunta for positiva, o país terá conquistado não apenas um mercado segurador maior, mas uma sociedade mais preparada para enfrentar perdas. Para tanto, é necessário não perder de vista, ao longo da construção interpretativa que ora se inicia, por que o seguro existe e a quem ele deve, em última análise, proteger. Segurança jurídica, proteção adequada a segurados e beneficiários, preservação da técnica e do equilíbrio mutualista e condições para que o mercado continue a se expandir em direção a quem hoje permanece desprotegido não são objetivos concorrentes, mas complementares. O texto da Lei nº 15.040/2025 já está promulgado; sua interpretação e sua aplicação, todavia, apenas começaram, e estão sendo construídas, neste exato momento, por todos os atores do sistema jurídico brasileiro.



ENSIM - Encontro.com



17 DE JUNHO

A Escola Nacional Superior do Instituto dos Magistrados do Brasil (ENSIM) promoveu o painel virtual "ENSIM/encontro.com: Direito Consensual e suas Metodologias Aplicados à Solução de Conflitos". Atuou como painelista o Desembargador César Felipe Cury, do Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro (TJRJ).

Foram mediadores o Diretor Geral da ENSIM, Desembargador Nagib Slaibi Filho, e o Presidente do Grupo de Estudos sobre História do Direito do IMB e Membro da ENSIM, Desembargador Antônio Carlos Esteves Torres.

A Ordem dos Advogados do Brasil (OABRJ) é parceira do evento, que contou com o apoio do Instituto dos Advogados Brasileiros (IAB) e da Escola de Administração Judiciária (Esaj) do TJRJ.

Ensim (nando)

18 DE JUNHO

A ENSIM, em parceria com o IMB, promoveu o painel virtual IMB/ENSIM (nando) "Repercussões Trabalhistas dos Benefícios Acidentários", que teve como palestrante a Dra. Shynaide Mafra, Presidente da Comissão Especial de Direito Previdenciário da OABRJ.

Abertura: Des. Nagib Slaibi Filho. Mediadores: Des. Antônio Carlos Esteves Torres e a Dra. Karen Figueiredo, Advogada especialista em Direito Público em Tributário, Civil e Processo Civil pela Ucam. Convidada especial: Presidente da OABRJ, Dra. Ana Teresa Basilio. Parceiros: PVS Pimentel-Vega-Smilgin-Souza-Lima Advogados e Karen Figueiredo Advocacia. Apoio: OABRJ.

25 DE JUNHO

"Métodos autocompositivos. Administração Pública e Poder Judiciário: Por uma melhor distribuição de justiça". Palestrante: Dra. Fabiana Machado, Procuradora do Estado do Rio de Janeiro.

Abertura: Des. Nagib Slaibi Filho. Mediadores: Des. Antônio Carlos Esteves Torres e Dra. Karen Figueiredo. Convidada especial: Dra. Vania Bruno, Advogada do PVS Advogados. Parceiros: PVS Pimentel-Vega-Smilgin-Souza-Lima Advogados e Karen Figueiredo Advocacia. Apoio: Ordem dos Advogados do Brasil (OABRJ).

13 DE AGOSTO

"Técnicas de argumentação jurídica" foi o tema apresentado pelo palestrante: Defensor Público do Estado do Rio de Janeiro José Roberto Melo Porto. Abertura: Diretor Geral da ENSIM, Desembargador Nagib Slaibi Filho. Mediadores: Desembargador Antônio Carlos Esteves Torres e Dra. Karen Figueiredo. Convidada especial: Dra. Michele Penha, Presidente da Comissão de Relações Institucionais Acadêmicas da OABRJ.

Parceiros: PVS Pimentel-Vega-Smilgin-Souza-Lima Advogados e Karen Figueiredo Advocacia. Apoio: OABRJ.

27 DE AGOSTO

"Hospedagem de Curta Temporada em Condomínios: O Novo Paradigma do STJ – Propriedade, liberdade econômica e destinação residencial após a uniformização da jurisprudência". Palestrante: Dr. Daniel Vega, Presidente da Comissão de Hotelaria e outros Meios de Hospedagem da OABRJ.

Abertura: Des. Nagib Slaibi Filho e o Juiz Marcelo Piragibe, Vice-diretor Geral da ENSIM. Mediadores: Des. Antônio Carlos Esteves Torres e Dra. Karen Figueiredo. Convidada especial: Dra. Nayara Oliveira, Membro da Comissão de Mediação da 35ª Subseção da OABRJ. Parceiros: PVS Pimentel-Vega-Smilgin-Souza-Lima Advogados e Karen Figueiredo Advocacia. Apoio: OABRJ.

Novo Convênio: Escola Superior da Magistratura Tocantinense



O Instituto dos Magistrados do Brasil-IMB e a Escola Superior da Magistratura Tocantinense (Esmat) assinaram o Termo de Cooperação Técnica acadêmica e científica, bem como o intercâmbio de experiências e de pessoal nos campos da docência, da pesquisa e da cultura, com vigência de cinco anos a contar da data de 15 de junho de 2026.

O Documento foi assinado sob a representação direta da Desembargadora Maysa Vendraminni Rosal, Presidente do Tribunal de Justiça do Tocantis (TJTO), pelo Desembargador Marco Anthony Steveson Villas Boas, Diretor-geral da Esmat, e pelo Desembargador Jean Albert de Souza Saadi, Presidente do Instituto dos Magistrados do Brasil-IMB.

IMB e Emes assinam Acordo de Cooperação Técnica e firmam parceria

No dia 23 de julho, o Instituto dos Magistrados do Brasil-IMB e a Escola da Magistratura do Estado do Espírito Santo (Emes) assinaram o Acordo de Cooperação Técnica Acadêmica e Científica. No encontro, o Presidente do IMB, Desembargador Jean Albert de Souza Saadi, também tratou sobre o 1º Congresso de Direito Marítimo – Regulação, Informação e Estudo, a ser realizado nos dias 05 e 06 de novembro, em Vitória, no Espírito Santo.

O convênio objetiva a cooperação acadêmica e científica entre a Emes e o IMB, incluindo a realização de cursos de capacitação e atualização de Magistrados, envolvendo atividades que forem do interesse comum das duas Instituições. Assinaram o documento o Presidente do IMB e o Diretor da Emes, Desembargador Júlio César Costa de Oliveira.

O Desembargador Jean Saadi visitou as dependências da Emes, em Vitória, onde foi recebido pelo Diretor da Escola e também pela Coordenadora Acadêmica da Emes, Juíza Maria Izabel Altoé. Acompanharam o Presidente do IMB a Desembargadora Maria da Penha Nobre Mauro (Coordenadora do 1º Congresso de Direito Marítimo), Ademir Almeida (Lead Meeting Planner) e André Maia (Administrador do IMB).

Segundo o Presidente do IMB, a receptividade foi muito boa, inclusive sobre o convite para o 1º Congresso de Direito Marítimo em solo capixaba.

Menção Honrosa – O Presidente do IMB foi homenageado pela Emes com a placa de Menção Honrosa por dedicação ao aprimoramento do ensino judicial no âmbito do Poder Judiciário do Estado do Espírito Santo.



Foto: Emes

IMB e OABRJ assinam Termo de Cooperação Técnica

O Instituto dos Magistrados do Brasil-IMB e a Ordem dos Advogados do Brasil – Seccional Rio de Janeiro (OABRJ) firmaram o Termo de Cooperação Técnica Acadêmica e Científica. O documento foi assinado no dia 29 de setembro, no gabinete da presidência da OABRJ, pelo Presidente do IMB, Desembargador Jean Albert de Souza Saadi, e pela Presidente da OABRJ, Dra. Ana Tereza Basilio.

O convênio objetiva a cooperação acadêmica e científica as instituições, através do desenvolvimento de atividades de integração institucional, culturais e acadêmicas, contemplando, entre outras iniciativas a realização conjunta de conferências, seminários, debates, estudos, concursos, palestras, pesquisas e ações destinadas à produção e disseminação de conhecimento jurídico e áreas correlatas.

No encontro, o Presidente do IMB também tratou sobre o 1º Congresso de Direito Marítimo – Regulação, Informação e Estudo, que será realizado nos dias 05 e 06 de novembro, em Vitória, no Espírito Santo. O Magistrado convidou para participar do evento a Presidente da OABRJ, que logo aceitou e confirmou presença.

Assim que aceitou o convite, a Dra. Ana Basilio destacou que a temática do evento representa uma área muito importante por ter o porto na cidade do Rio de Janeiro, onde também ficam sedes do Tribunal Marítimo e do IMB.

A Presidente da OABRJ presenteou o Magistrado com o recém lançado livro "Os Direitos Humanos vistos por um(a) Advogado(a): Desafios, Expectativas e Possibilidades – Vol. II", em que são coordenadores da obra ela e o Dr. Sidney Guerra, Presidente da Comissão de Direitos Humanos e Assistência Judiciária da OABRJ.



Foto: Conceição Sá

“O amor que fica”

“O amor que fica” do Juiz Jairo Vasconcelos Rodrigues Carmo foi lançado no dia 04 de agosto, na Livraria da Travessa (Leblon). O Magistrado é o 2º Tesoureiro do Instituto dos Magistrados do Brasil-IMB.

Em O amor que fica, o autor constrói um romance de retorno – não apenas a um lugar, mas às zonas mais instáveis da memória. Quando Francisca desembarca em Miradouro, cidade imaginária encravada na Amazônia paraense, o que parecia uma simples viagem transforma-se numa lenta descida às histórias de sua família, aos afetos interrompidos e às escolhas que o tempo não dissolveu.



Cercada pela paisagem dos rios amazônicos, por antigas amizades, diários secretos, lembranças políticas e amores mal cicatrizados, Francisca tenta compreender aquilo que ficou suspenso entre passado e presente. O romance acompanha esse movimento interior sem recorrer a soluções fáceis: aqui, as recordações não trazem conforto, mas ambiguidades, dúvidas e revelações tardias.

A escrita do Juiz Jairo Carmo combina introspecção, observação psicológica e um permanente diálogo com a literatura, a religião e a filosofia. As vozes dos mortos convivem com os dramas do presente; o desejo, a culpa e a fé aparecem entrelaçados numa narrativa em que o íntimo e o histórico se contaminam continuamente. A Amazônia, mais do que cenário, impregna o livro com sua atmosfera de calor, excesso, beleza e ameaça.

Ao longo do romance, personagens marcados por perdas, frustrações e desencontros buscam algum sentido para a experiência de viver – ou ao menos uma forma de suportá-la. E é justamente dessa tentativa imperfeita, profundamente humana, que nasce a força do livro.

Com este romance, o escritor encerra a trilogia “As águas do tempo”, iniciada com “Carnaval amarelo” e seguida por “Belas viúvas”, reafirmando um universo ficcional em que memória, família e passagem do tempo se tornam matéria de uma narrativa densa e emocionalmente precisa.

Editada por 7 Letras, a obra pode ser encontrada e adquirida também no site da editora. https://7letras.com.br/livro/o-amor-que-fica/

“Versos e Diversos”

No livro “Versos e Diversos”, o Juiz aposentado Sergio Sarmento de Carvalho reúne versos e contos, como ele mesmo comenta na Introdução:

“Começo por eles, os versos, e espero que se encontre até alguma poesia em alguns deles. Depois em Diversos, construí dois pequenos contos, que poderiam até se identificar como policiais.

Após, minicrônicas e alguns pensamentos construídos de leituras várias e esparsas, que me tocaram de certa forma e que surgiram alguns até de filmes assistidos e assinalados.

E por final, pensamentos e ditos de terceiros, que deixam de alguma forma, recados e preceitos. Jocosos alguns e outros que me pareceram originais e quem sabe, possam deixar alguma mensagem ou ensinamentos que se faça pensar sobre eles.”



Com prefácio de Rômulo Villar Furtaeo, o livro teve a 2ª edição em 2021, publicado pelo Desenhador Virtual.

Cursos

Curso Yspanus – aulas individuais ou em dupla. 8 idiomas (Espanhol, Inglês, Francês, Alemão, Italiano, Mandarim, Coreano, Árabe)
35% de desconto nas aulas de Espanhol, Inglês, Francês e Italiano
25% de desconto nas aulas de Alemão, Mandarim, Coreano e Árabe
Canais de Atendimento: WhatsApp: (21) 96554-4400, Facebook: /YspanusLanguages, Instagram: @yspanus, Chat online: www.yspanusanguages.com

Pecege – ESALQ/USP – MBA à distância – 10% de desconto para associados, funcionários e dependentes, nas pós-graduações latu sensu "MBA" à distância ou presencial
25% nos MBA's em Marketing e Varejo Físico e Online
Contatos: www.pecege.com; descontoparceiro@pecege.com

Unyleya Editora e Cursos – até 58% de desconto nos cursos de pós-graduação – www.wpos.com.br

Instituto de Inglês Jurídico – desconto de 30% nos cursos de inglês jurídico e inglês como 2ª língua, 30% em consultoria e 15% no serviço de tradução. Não há descontos nas aulas particulares para associados, funcionários, dependentes – cursos 100% EAD – (11) 96933-8398/(45) 98422-5799/(85) 99240-5041 – ellielai@thiagocalmonenglish.com – www.institutoinglesjuridico.com.br

Instituto de Pesquisa, Educação e Tecnologia - UCP/IPTEC – 50% de desconto nos cursos de pós-graduação em qualquer modalidade ofertada no site e 30% de desconto para os cursos de Extensão nas modalidades à distância, ao vivo e à distância online – www.iptec.com.br – atendimento@iptec.com.br – 21 98216-0299 (WhatsApp) – 22 4003-2333

EMERJ – Mútua cooperação entre as entidades, compartilhamento de experiências acadêmicas, divulgação das instituições, fomento e apoio institucional aos cursos e eventos realizados por ambas instituições.

EPM – Mútua cooperação entre as entidades, compartilhamento de experiências acadêmicas, divulgação das instituições, fomento e apoio institucional aos cursos e eventos realizados por ambas instituições.

Instituto Ludovicus - Mútua cooperação entre as entidades, compartilhamento de experiências acadêmicas, divulgação das instituições, fomento e apoio institucional aos cursos e eventos realizados por ambas instituições.

IMN - Mútua cooperação entre as entidades, compartilhamento de experiências acadêmicas, divulgação das instituições, fomento e apoio institucional aos cursos e eventos realizados por ambas instituições.

Além dos cursos, o IMB oferece aos seus associados e dependentes diversos convênios nas áreas de: hotelaria, restaurantes, serviços, saúde, cultura, academia e turismo. Basta acessar a seção "Convênios" no site do Instituto, conforme a indicação no Qr-code acima.

Canal do IMB no YouTube

Congressos, simpósios, entrevistas, lives e webinars (gravações), palestras e painéis virtuais, eventos de modo geral, como as posses de diretoria e cerimônias de homenagens, mensagens de magistrados e autoridades do mundo jurídico, enfim, toda gama de realizações do Instituto dos Magistrados do Brasil podem ser visualizadas mais de uma vez, inclusive, no canal do IMB no YouTube.

Basta acessar o canal através do Qr-code aqui na página. Sempre há algo de novo para assistir, é só se inscrever para acompanhar as atualizações e curtir para fortalecer esse nosso contato!

INSTITUTO DOS MAGISTRADOS DO BRASIL

PIX IMB



Efetuar as contribuições via PIX é uma facilidade disponibilizada para os Associados pelo Instituto dos Magistrados do Brasil-IMB.

O sistema de pagamento da mensalidade através do PIX foi implementado pelo IMB especialmente para os Associados que não descontam em folha de pagamento em seu Estado.

JÁ UTILIZOU O PIX IMB?

O método deu maior agilidade para a Instituição e seus Associados, pois os recursos são transferidos entre contas em poucos segundos, a qualquer hora ou dia. É prático, rápido e seguro.

O PIX IMB facilita a identificação no extrato bancário e reduz significativamente o valor de tarifa bancária. Se ainda não adotou esse sistema, veja como fazer:

COMO UTILIZAR?

Basta acessar o documento de quitação enviado para o seu endereço, pelo correio ou e-mail, com as opções para quitar, escolher o valor do pagamento (mensal, semestral ou anual), entrar na própria conta bancária, e fotografar o QR Code para efetuar o pagamento da(s) mensalidade(s).Observação: Caso o pagamento seja efetuado por terceiros, solicitamos que nos seja enviado o comprovante com o nome do Associado que fez o pagamento.

AINDA NÃO É ASSOCIADO?

Preencha a ficha cadastral que está no QR Code ao lado e venha integrar o Quadro Associativo do IMB!