

A não caracterização de responsabilidade civil da afretadora em caso de explosão durante a entrega da mercadoria no porto

The non-characterization of civil liability of the charterer in the event of an explosion during delivery of the goods at the port

Augusto César Espíndola da Fonte¹

220

Resumo: Pretende-se analisar de maneira crítica o julgado que versou no caso em concreto se haveria ou não a caracterização da responsabilidade civil da afretadora em caso de explosão no local do porto, o recurso especial nº 1625990 - PR, até elementos que contribuam para essa compreensão, como os que versaram sobre o navio do ponto de vista do direito marítimo, enquanto sua natureza e classificação, do transporte aquaviário e da navegação, da segurança, do contrato de afretamento, das partes e da sua diferenciação do contrato de transporte marítimo. Para tanto visa-se realizar pesquisa qualitativa, doutrinária, de livros e artigos, que possam contribuir para uma melhor compreensão do fenômeno. Conclui-se que no caso em concreto em sede do recurso especial julgado no Superior Tribunal de justiça que não resta caracterizada a responsabilidade da afretadora, uma vez que havia se iniciado o descarregamento das mercadorias.

Palavras-chave: Análise dos Elementos do Caso. Do Julgado no Superior Tribunal de Justiça. Da não Caracterização de Responsabilidade.

Abstract: The aim is to critically analyze the judgment that dealt with the specific case, whether or not the charterer would be characterized as civilly liable in the event of an explosion at the port, special appeal no. 1625990 - PR, including elements that contribute to this understanding, such as those that dealt with the ship from the point of view of maritime law, in terms of its nature and classification, waterway transport and navigation, safety, the chartering contract, the parties and its differentiation from the maritime transport contract. To this end, the aim is to carry out qualitative, doctrinal research, of books and articles, which may contribute to a better understanding of the phenomenon. It is concluded that in the specific case in the special appeal judged by the Superior Court of Justice, the charterer's liability is not characterized, since the unloading of the goods had already begun.

¹ Bacharel em direito pela Universidade Católica de Pernambuco. Especialista em Ciências Criminais e Psicologia Jurídica pelo Centro Universitário dos Guararapes. Mestrando em Historicidade dos Direitos Fundamentais pela Faculdade Damas da Instrução Cristã. Orcid: <https://orcid.org/0009-0004-3404-7314> . Emai-l: augustodafonte@hotmail.com.

Recebido em: 30 /05/2025

Aprovado em: 17/12/2025

Sistema de Avaliação: *Double Blind Review*



Keywords: Analysis of the Elements of the Case. From the Judgment in the Superior Court of Justice. Non-characterization of Responsibility.

1 Introdução: Do Recurso Especial nº 1625990 - PR Julgado no Superior Tribunal de Justiça

Conforme destacou o portal Jusbrasil, o Superior Tribunal de Justiça versou no julgamento do Recurso Especial nº 1625990 - PR (2016/0240719-8) sobre se haveria ou não a caracterização da responsabilidade civil da afretadora em caso de explosão durante a entrega da mercadoria no porto.

De modo que levantou questões pertinentes a presente pesquisa qualitativa em análise desde a caracterização ou não de responsabilidade da afretadora em caso de explosão ocorrida no porto até elementos que irão ser elucidados com vista a caracterizar os objetos, sujeitos e deveres envolvidos sem os quais não é possível compreender em sua plenitude se restou caracterizada ou não a incidência da responsabilidade no caso em concreto, assim como os sujeitos e pessoa jurídicas envolvidas enquanto espécie jurídica do direito marítimo.

No caso em análise o importador brasileiro celebrou contrato de compra e venda de metanol líquido à granel de exportadora chilena.

A exportadora chilena celebrou contrato de afretamento e a afretadora ficou responsável pelo deslocamento da mercadoria do Porto de Cabo Negro (Chile) até o Porto de Paranaguá (Brasil). Foi efetuado ainda contrato de seguro internacional de transporte de cargas.

No momento em que o navio Vicuña, utilizado pela afretadora, estava descarregando, ocorreu uma explosão no porto brasileiro.

Restou caracterizado o sinistro, a seguradora então pagou o prêmio, porém veio a ingressar com ação regressiva contra a afretadora e a operadora portuária.

Em primeira e em segunda instância, a afretadora e a operadora portuária foram condenadas a ressarcir a seguradora.

A afretadora, contudo, segura de sua não incidência em culpa, interpôs recurso especial, o REsp 1.625.990.

A investigação dos órgãos marítimos foi inconclusiva sobre a autoria material da explosão, como se observa do artigo do jurista Douglas Gabriel Domingues Neto (2024).

A autora, a seguradora, alegou incidência do artigo 750 do Código Civil, dispositivo o qual destaca que a responsabilidade do transportador, que no presente caso seria a afretadora,

se inicia com o recebimento da coisa, ou seja, das mercadorias e que somente se encerraria quando efetuada a entrega ao destinatário (Brasil, 2002).

O que englobaria, portanto, todas as mercadorias em sua integralidade, apenas encerrando-se a sua responsabilidade com a conclusão da entrega, a partir do porto na qual se encontra atracado a embarcação.

A afretadora, contudo, alegou no recurso especial, o REsp 1.625.990, no Superior Tribunal de Justiça que haveria a incidência do Decreto-Lei 116, de 1967, destacando para tanto o seu artigo 3º o qual determina que a responsabilidade do navio ou embarcação começa com o recebimento da mercadoria e cessa com a entrega da mercadoria, nos termos da lei, à entidade portuária (Brasil, 1967).

2 Do Contrato de Fretamento, do Transporte Aquaviário e da Navegabilidade

O Contrato de fretamento observado no caso, consubstancia-se em contrato de transporte e descarga de mercadorias, a exemplo do contrato de fretamento *locatio operis vehendarum mercium*, o qual ocorre atividade de operação e controle do navio e transporte de mercadoria do fretador, por parte da afretadora, em troca de retribuição pecuniária, o instrumento representativo de tal contrato é a carta-partida.

Quanto a sua natureza jurídica deve se observar que o contrato de fretamento é diverso do contrato de transporte propriamente dito, tendo natureza de contrato de prestação de serviço, ou seja, o contrato de fretamento iria além do caráter de transporte, englobando o aspecto comercial, de transporte de carga própria ou de terceiros ou mesmo de pessoas, enquanto que o de transporte marítimo se daria por exemplo sobre cargas, mas sem reunir todos os requisitos do contrato de afretamento, como é possível de se observar a partir das ponderações da jurista Eliane Maria Octaviano Martins (2008).

Os portos em relação aos quais as mercadorias irão trafegar serão regulados pelo direito portuário, o qual irá dispor tanto do direito constitucional quanto de conceitos que são próprios da economia, podendo ser fluviais, lacustres ou marítimos, como no presente caso.

A navegação marítima internacional, tal como a nacional, irá pressupor, quando regular, que os transportadores marítimos e agentes intermediários deverão prezar pela qualidade e produtividade dos serviços e procedimentos operacionais realizados.

O transporte marítimo deverá prezar pela segurança das cargas tanto quanto possível, pela prevenção à perdas, danos ou extravio de carga ou seja deverá se valer da racionalização dos meios materiais que dispõe.

As práticas de segurança do meio aquaviário da mesma forma devem ser observadas, o que inclui desde os mecanismos de preservação do meio ambiente, a proteção a integridade dos usuários, que devem ter os seus direitos fundamentais preservados de qualquer dano à sua saúde, seja físico, psicológico ou moral.

As normas que versarão sobre as cargas e navios transportadores deverão não só observar o direito interno, mas de igual forma, o direito relativo as convenções e acordos internacionais que regulem a matéria sobre o tema.

As normas de segurança ainda destacam a necessidade de treinamento de todo aquele que venha a se utilizar ou manusear carga ou equipamento que exija qualificação para tanto, em virtude da necessidade de proteção do coletivo e da tripulação.

A pontualidade, o cumprimento de prazos acordados também deverá ser observada, tendo-se em consideração as especificidades do caso em concreto.

Para além do bem-estar dos cidadãos e da tripulação, que deve ter os seus direitos fundamentais assegurados, com enfoque na segurança, as transportadoras e afretadoras devem se abster de práticas que possam vir a se mostrar lesivas à ordem econômica, devendo se abster desde as condutas que possam incorrer em culpa às condutas abusivas.

As normas de segurança portanto serão fundamentais para a concretização do direito marítimo, portuário, assim como para a efetivação dos acordos internacionais, proteção da tripulação, da sociedade e integridade das embarcações e portos conforme destaca Osvaldo Agripino de Castro Junior (2021).

O transporte aquaviário pode ser compreendido ainda não só pela sua conceituação, mas também por exclusão, é o transporte que não é aéreo, nem terrestre, mas sim de cargas por vias aquáticas, ou seja, em rios, lagos ou em oceanos e mares, como no presente caso.

Pode englobar e envolver setores e investimentos públicos ou privados, sendo usual que o transporte aquaviário ocorra a partir do contrato de transporte, no qual uma das partes se obriga a transportar mercadorias ou pessoas, mediante retribuição ou pagamento da outra parte, com a responsabilidade do transportador estando limitada ao valor constante no conhecimento, previamente determinado antes da conclusão do transporte.

Para tanto, tudo deve estar registrado no documento conhecimento do embarque, que assim se consubstancia em recibo que resguarda às partes, o contrato de transporte portanto é

representado pelo documento denominado conhecimento de embarque em contraponto ao do caso em concreto, de afretamento, cujo contrato é representado pela carta-partida.

O contrato de fretamento pode ocorrer na sua totalidade ou em partes, em uma ou mais viagens, o fretador dá a embarcação para afretamento e o afretado toma a embarcação à frete.

Diferem-se também em relação ao objeto visado, o contrato de afretamento refere-se ao navio e a navegabilidade, enquanto que o contrato de transporte tem por foco versar sobre as mercadorias que serão transportadas, conceitos esses destacados pela jurista e professora Ingrid Zanella (2017).

Enquanto que a navegabilidade é entendida como as condições técnicas que possibilitaram o deslocamento das mercadorias de um porto ao outro, no caso em análise do Chile até o Brasil, englobando conceitos como adequação à utilização ao transporte ou fretamento e navegação absoluta.

Para que a navegabilidade seja possível é necessário que haja projeto, estrutura, equipamentos e condições minimamente favoráveis que irão possibilitar desde o deslocamento do navio à sua regularidade perante as normas técnicas de navegação bem como perante à Agência Nacional de Transportes Aquaviários.

Englobando ainda a capacidade de transportar cargas, navegabilidade funcional, assim como a documentação legal, bem como relativa à tripulação competente, para que o navio possa entrar e sair nos portos transportando a carga de acordo com o horário estipulado, sem risco de atraso prejudicial, ou seja de acordo com o conceito de navegabilidade operativa.

As boas condições de casco, maquinário e de estabilidade, assim como capacidade de trasladar e de fluatibilidade também irão compor o conceito de navegabilidade, como bem destaca Eliane Maria Octaviano Martins (2008).

Outra questão que se faz presente seria compreender sob a égide do direito o bem Vicuña utilizado para o transporte das mercadorias por parte da afretadora, ou seja compreendê-lo quanto a sua natureza jurídica, a de navio.

O navio, portanto, seria bem móvel de natureza sui generis, suscetível de movimento próprio, não sendo considerado bem imóvel, visto que é dotado de fluatibilidade e navegabilidade, tendo, contudo, natureza sui generis visto que comporta hipoteca naval e para a sua aquisição exige escritura pública.

É constituído por cascos e acessórios, podendo ser navio ou navios públicos, privados ou mercantes, estes últimos seriam do presente caso em concreto.

Por sua vez, os navios cargueiros podem ser classificados quanto ao projeto de sua construção em “convencionais, multi-cargas, porta-contêineres, frigoríficos, panamax e neo-granéis”, podendo ser ainda navios tanques especializados em “carga líquida, petroleiros, navios especializados em transporte de grãos, graneleiros” e ainda quanto ao sistema de carregamento, podem ser “*car carriers*, se transportam veículos automotores, ou veículos automotores e passageiros, container *carrier*, se transportam veículos e contêineres, *puré truck*, se transportam exclusivamente veículos automotores” (Martins, 2008, p.148-160).

São ainda classificados em navios de linha, regulares, que seriam os destinados a prestarem serviço regular com rota fixa ou navios de frete, se, ao contrário, atuam em navegação errante, não regular, executando tarefas específicas apenas, conforme as demandas que vem a surgir no mercado. Há ainda os de tráfego privado, de empresas que produzem e transportam suas próprias mercadorias.

Quanto as bandeiras, os navios podem ser nacionais, que são os que sustentam a bandeira nacional, estrangeiro, se ao contrário vier a ostentar bandeira estrangeira, de modo a se falar em navio italiano, britânico, argentino, francês, etc. ou ainda ser navio apátrida, caso não tenha registro.

Podem ainda ser classificados em navios de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo, de navegação costeira, solas e não solas, quanto ao tipo de navegação, o primeiro quando utilizado em navegação marítima internacional, o segundo entre portos brasileiros, o terceiro quando utilizado para apoio logístico a embarcações e instalações, o quarto se ele se desloca ao longo do território brasileiro, dentro dos limites de visibilidade da costa, sendo solas quando tais navios atendem os requisitos cumulativos de serem mercantes, empregados em viagens internacionais ou em tráfego marítimo mercantil entre portos brasileiros, ilhas oceânicas, terminais e plataformas marítimas e que não venham a deter requisito incompatível com as embarcações solas, sendo portanto as não solas, em requisito por exclusão, as que não obedecem todos os requisitos e critérios para serem classificadas como embarcações solas.

Os navios cargueiros, por sua vez, quanto a finalidade serão navios de serviços especiais, navios de apoio portuário, navios de lazer ou recreio, como se observa nos navios de cruzeiro que navegam por exemplo no mar territorial brasileiro ou no Mar Mediterrâneo, no Sul da Europa, assim como há os navios de comércio ou mercantes, de modo que esta seria a sua classificação, como o observado no presente caso julgado no Superior Tribunal de Justiça, como é possível de se constatar com base no sistema de classificação observado por Eliane Maria Octaviano Martins (2008).

Compreendido os elementos do caso em concreto, desde os deveres, obrigações e elementos constitutivos, faz-se necessário retomar o episódio do desembarque das mercadorias no porto.

Conforme bem observa o jurista Douglas Gabriel Domingues Neto, no portal Jusbrasil, a afretadora alegou ao Superior Tribunal de Justiça entender que o destacado dispositivo não exige a entrega completa da mercadoria, concluindo que ela, a afretadora, não era responsável por ressarcir diante da explosão, visto que já tinha iniciado a entrega da mercadoria, uma vez que já estando em execução a entrega da mercadoria ou das mercadorias, o afretador ou a afretadora, no seu caso a afretadora que utilizava o navio Vicuña não seria mais responsável em virtude de fatores que fogem do seu alcance, como uma explosão ocorrida no porto, que de fato foi observada (Domingues Neto, 2024).

3 Da Segurança e da Responsabilidade

Destacou-se o fato de que não foi constatada prova de que o navio Vicuña estivesse descumprindo normas que prejudicassem a segurança da tripulação, do ambiente, do meio marítimo, da cidade onde viesse a se encontrar, ou seja à sociedade.

Não sendo detectado ainda em perícia elementos que relacionassem o incêndio, a explosão ou fator que restasse caracterizada a responsabilidade da afretadora ou a sua contribuição entre o início da partida do porto e o começo do descarregamento da carga no Brasil.

Ou seja, por desdobramento lógico ficou presumido que as normas de segurança relativas a segurança da tripulação, do manuseio da carga, da condução do navio foram observadas durante o transporte e o descarregamento, visto que não restou caracterizada a culpa.

Foi entendido ainda que a competência para julgamento da demanda regressiva proposta pela seguradora sub-rogada deverá ser do juízo arbitral.

Discutiu-se ainda a cláusula compromissória firmada no contrato de afretamento entre a recorrente e as responsáveis pelo afretamento.

Versou-se ainda sobre elementos desde o conteúdo da carga que era metanol, álcool metílico à granel, inflamável, até o valor do contrato, a relação entre as partes e o contrato de seguro internacional.

Destacou-se ainda a exigência do seguro, o seu pagamento, assim como a ação regressiva contra a proprietária do navio e a empresa responsável conforme já observado nas instâncias inferiores,

Assim como a condenação da ré em primeira instância e o seu recurso de apelação negado em segunda instância.

Discutiu-se ainda a necessidade de tradução do contrato firmado em língua estrangeira, a competência e a incidência da cláusula compromissória.

Bem como a não comprovação de nexo de causalidade, não restando caracterizada. Discutindo ainda o Superior Tribunal de Justiça sobre o conflito de normas, afastando o julgamento de mérito de lei local ante lei federal por não entender ser de sua competência.

Entendeu ainda o Superior Tribunal de Justiça que o descarregamento já havia se iniciado, ou seja, já havia ocorrido o início da operação, o que cessaria a responsabilidade da afretadora.

Bem como que a responsabilidade por falta ou avaria não poderia mais ser discutida em relação à afretadora, reduzindo à discussão à entidade portuária, uma vez que mesmo que diplomas legais como o Código Civil em seu artigo 750 venha a versar sobre a responsabilidade após o início do descarregamento, incidiria norma mais específica que seria o Decreto-Lei 116/67, artigo 3º, § 2º e artigo 6º que determinam que iniciado a entrega da mercadoria líquida ou a granel as pessoas jurídicas como as afretadoras não seriam mais responsáveis por fatos posteriores ocorridos que escapam de sua vontade, diferentemente se tivesse ocorrido o mesmo fato desde ou durante o término do embarque da carga no navio ou ao longo do percurso no meio marítimo.

Ponderou ainda que como havia se iniciado a ligação de içamento, na embarcação, havia se iniciado o processo de descarga das mercadorias.

A consequência da ligação de içamento e começo do processo da operação de desembarque da mercadoria seria a isenção da responsabilidade do transportador marítimo ou do afretador.

Considerou-se ainda que o fato imprevisto ocorrido, a explosão da carga, foi posterior ao início de tais procedimentos por parte da afretadora, não haveria, portanto, que se falar em sua responsabilização.

Reiterou ainda que a capitania dos portos concluiu por não ser possível determinar a causa da explosão, de modo que não houve a configuração da existência de prova de nexo causal entre a explosão e as ações realizadas pela afretadora.

Considerou ainda as peculiaridades do transporte marítimo e o fato de que a explosão veio a ocorrer após o começo dos procedimentos que visam a entrega de todas as mercadorias, de modo que poderia se discutir se há ou não a responsabilidade de outros entes no caso em concreto, como no caso da entidade portuária, mas não da afretadora.

De modo que a transportadora só responde pela higidez da mercadoria até o início da operação de descarga no porto, como já havia ultrapassado tal fase, no processo de entrega da mercadoria no porto de Paranaguá, reforçou-se o entendimento de que é impossível por conseguinte que se venha a atribuir responsabilidade de tal fato à afretadora, visto que não estava mais em deslocamento com a mercadoria ou em fase inicial para tanto, como é possível observar da decisão em inteiro teor do acórdão do Superior Tribunal de Justiça, no portal Jusbrasil destacada (Jusbrasil, 2023).

Da mesma forma não se considerou haver abuso de direito para satisfação de interesse próprio ou visando prejudicar terceiros, o que atrairia a responsabilidade da afretadora a partir do navio.

Não houve também a configuração de má-fé, conduta abusiva, distorção do fim econômico ou social ou conduta hostil a moral e aos bons costumes, visto que a afretadora cumpriu as suas obrigações.

Não ficou provado imprudência, imperícia ou negligência, assim como dolo direto ou eventual. Reflexões essas que bem pondera, a respeito da culpa e da responsabilidade, a jurista Ingrid Zanella (Campos, 2022).

Conclusão

O presente caso versou sobre o contrato de afretamento, sua natureza jurídica, bem como sua diferenciação em relação ao contrato de transporte, a caracterização de cada uma das partes do ponto de vista jurídico, a segurança e responsabilidade no transporte marítimo antes e após o início do descarregamento, no qual foi possível observar em qual momento se inicia e se encerra a responsabilidade de cada ente.

Nele foi possível observar ainda a natureza jurídica do navio Vicunã, as classificações dos navios e a relativa ao presente caso em concreto.

Assim como compreender sob a lente do direito, a navegabilidade, suas ramificações, o contrato de transporte aquaviário enquanto gênero que o abarca, as condições que possibilitam desde a caracterização dos navios, incluindo as do caso em análise, as relativas a sua

composição assim como no que tange ao seu deslocamento e classificações, bem como a identificação no presente caso do navio Vicunã, sob a perspectiva do direito marítimo.

Restando caracterizada a não responsabilização da afretadora a partir do julgado do Superior Tribunal de Justiça, em sede de recurso especial, uma vez que se formou o entendimento que não obstante tenha ocorrido a explosão, iniciada a entrega das mercadorias, ou seja, a descarga, através da ligada de içamento e começo do processo da operação de desembarque da mercadoria, estaria caracterizada a isenção da responsabilidade do transportador marítimo ou do afretador, estaria isenta portanto a afretadora que utilizava o navio Vicunã para o transporte de tais mercadorias, não respondendo, por conseguinte, por ressarcimento ou reparação cível no que tange as mercadorias afetadas em virtude do fato ocorrido vir a escapar da alçada de seu controle.

REFERÊNCIAS

BRASIL. **Decreto-Lei nº 116, de 25 de Janeiro de 1967**. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1965-1988/del0116.htm Acesso em: 31 julho. 2024.

BRASIL. **Lei nº 10.406, de 10 de Janeiro de 2002**. Institui o Código Civil de 2002. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406compilada.htm Acesso em: 29 julho. 2024.

JUSBRASIL. Portal Jusbrasil. Superior Tribunal de Justiça – STJ – **Recurso Especial Resp PR**. Inteiro Teor. Rel. Ministro Marco Aurélio Bellize, Brasília, 24, outubro, 2023. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/stj/2108150881/inteiro-teor-2108150884>. Acesso em 08 Agosto. 2024.

CAMPOS, Ingrid Zanella Andrade. **Curso de Direito Marítimo Sistematizado: Direito Material e Processual com Esquemas Didáticos**. Curitiba: Juruá, 2017.

DE CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino. **Constitucionalização do Direito Marítimo e do Direito Portuário**. Revista de Direito e Negócios Internacionais da Maritime Law Academy - International Law and Business Review , [S. l.], v. 1, n. 1, p. 6–29, 2021. Disponível em: <https://mlawreview.emnuvens.com.br/mlaw/article/view/28>. Acesso em: 20 maio. 2025.

NETO, Dougla Gabriel Domingues. **Quem responde por explosão da mercadoria no desembarque do navio?** Portal Jusbrasil. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/artigos/quem-responde-por-explosao-da-mercadoria-no-desembarque-do-navio/2493058422>. Acesso em 31 Julho. 2024.

MARTINS, Eliane Maria Octaviano. **Curso de Direito Marítimo. Volume I.** Barueri, SP: Manole, 2008.

CAMPOS, Ingrid Zanella Andrade. Personalidade judiciária do navio e a responsabilidade Civil no Direito Marítimo. **Revista de Direito e Negócios Internacionais da Maritime Law Academy - International Law and Business Review** , [S. l.], v. 2, n. 1, p. 180–195, 2022. DOI: 10.56258/issn.2763-8197.v2n1.p180-195. Disponível em: <https://mlawreview.emnuvens.com.br/mlaw/article/view/51>. Acesso em: 21 maio. 2025.