

VIII CONGRESSO DA FEPODI

**DIREITO DO TRABALHO, PROCESSO DO
TRABALHO, PREVIDENCIÁRIO E SEGURIDADE
SOCIAL**

A532

Anais do VIII Congresso Nacional da FEPODI [Recurso eletrônico on-line] organização VIII Congresso Nacional da FEPODI – São Paulo;

Coordenadores: Sinara Lacerda Andrade Caloche, Abner da Silva Jaques e Welington Oliveira de Souza dos Anjos Costa – São Paulo, 2021.

Inclui bibliografia

ISBN: 978-65-5648-262-0

Modo de acesso: www.conpedi.org.br

Tema: Universalização do conhecimento e democratização da pesquisa

1. Pós-graduação. 2. Pesquisa. 3. Universidade. 4. Universalização do Conhecimento. 5. Democratização do Conhecimento. I. VIII Congresso Nacional da FEPODI (1:2021 : São Paulo, SP).

CDU: 34



VIII CONGRESSO DA FEPODI

DIREITO DO TRABALHO, PROCESSO DO TRABALHO, PREVIDENCIÁRIO E SEGURIDADE SOCIAL

Apresentação

A Federação Nacional de Pós-Graduandos em Direito (FEPODI) realizou, nos dias 18 e 19 de março de 2021, o VIII Congresso Nacional da FEPODI, de maneira virtual, em que os eixos temáticos da edição foram a “universalização do conhecimento” e a “democratização da pesquisa”, justamente para corroborar o compromisso institucional em promover a integração ensino-pesquisa-extensão entre os corpos discente e docente da Graduação e Pós-Graduação.

Para a realização do evento, contamos com o essencial apoio do Conselho Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Direito (CONPEDI), da Associação Nacional dos Pós-Graduandos (ANPG), da Universidade de Marília (UNIMAR), do Centro Universitário Curitiba (UNICURITIBA), da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS) e da Universidade Presbiteriana Mackenzie.

Mais uma vez a abrangência de nosso trabalho alcançou as cinco regiões brasileiras, recebendo participantes vinculados a Instituições de Ensino Superior de 22 estados, dentre eles graduandos, graduados, especializandos, especialistas, mestrandos, mestres, doutorandos e doutores, todos empenhados na missão de contribuir com o rumo da pesquisa no direito. O interesse de nossos alunos mostra à comunidade acadêmica que a pesquisa é capaz de criar espaços comuns para o diálogo, para a reflexão e para o intercâmbio de experiências.

Fruto de um trabalho coletivo, na oitava edição do evento, após o processo de submissão dos trabalhos e suas respectivas duplas avaliações às cegas, foram aprovados 163 resumos expandidos para apresentação, distribuídos em 15 Grupos de Trabalhos, que buscaram contemplar as mais variadas áreas do direito.

Sempre acreditamos que o formato utilizado para a apresentação dos trabalhos (resumos expandidos) auxilia consideravelmente o desenvolvimento acadêmico, ao passo que permite ao pesquisador apresentar as ideias iniciais sobre um determinado tema e melhor desenvolvê-las a partir das contribuições que são concedidas, nos Grupos de Trabalho, por docentes ligados a renomadas Instituições de Ensino Superior do país, os quais indicam sempre bons caminhos para o aperfeiçoamento da pesquisa.

Os Anais que ora apresentamos já podem ser considerados essenciais no rol de publicações dos eventos científicos, pois além de registrar conhecimentos que passarão a nortear novos estudos em âmbito nacional e internacional, revelam avanços significativos em muitos dos temas centrais que são objeto de estudos na área jurídica e afins.

Assim, com esse grande propósito, apresentamos uma parcela do que representa a grandiosidade do evento científico, como se fosse um retrato de um momento histórico, com a capacidade de transmitir uma parcela de conhecimento, com objetivo de propiciar a consulta e auxiliar no desenvolvimento de novos trabalhos, tudo com vistas a ampliar o acesso ao conhecimento e a democratizar a pesquisa no Brasil.

Esperamos que todos possam aproveitar a leitura.

Sinara Lacerda Andrade Caloche

Presidente da FEPODI

Welington Oliveira de Souza dos Anjos Costa

Vice-presidente da FEPODI

Abner da Silva Jaques

Tesoureiro da FEPODI

**O ÓRGÃO GESTOR DE MÃO DE OBRA PORTUÁRIA NO DIREITO
BRASILEIRO: AS (IR)RACIONALIDADES DA DISCIPLINA NORMATIVA NO
CONTEXTO DA MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS ORGANIZADOS**

**THE PORT LABOR MANAGEMENT BODY IN BRAZILIAN RIGHTS: THE (IR)
RATIONALITY OF NORMATIVE DISCIPLINE IN THE CONTEXT OF
MODERNIZATION OF ORGANIZED PORTS**

Rodrigo Dutra da Silva

Resumo

O presente estudo visa analisar a estruturação do Órgão Gestor de Mão de Obra Portuária (OGMO) no direito marítimo e portuário brasileiro, apontando, numa perspectiva sistêmica, seus propósitos específicos no bojo do processo de modernização dos portos nacionais iniciado na década de 1990. Para tanto, apresenta-se a historicidade do trabalho portuário, em especial do tipo avulso, para que seja possível compreender, à luz dos fundamentos das reformas modernizantes, os propósitos e racionalidades do modelo de gestão que os órgãos representam. Ao final, apresentam-se as repercussões jurídicas da formatação da arquitetura legal do OGMO no contexto das relações estabelecidas entre o órgão, trabalhadores e operadores portuários, de tal sorte a se vislumbrar, na prática, os efeitos decorrentes das opções estruturantes do sistema. Trata-se, portanto, de pesquisa qualitativa e de caráter exploratório, a qual faz uso de instrumentais bibliográficos, em especial literatura especializada, guiando-se pelo método jurídico-normativo-conceitual.

Palavras-chave: Ogmo, Direito marítimo e portuário, Modernização dos portos

Abstract/Resumen/Résumé

The present study aims to analyze the structuring of the Port Labor Management Body (PLMB) in Brazilian maritime and port law, pointing out its specific purposes in the midst of the modernization process of national ports started in the 1990's. However, the historicity of port work is presented, especially of the individual type, so that it is possible to understand the light of the fundamentals of modernizing reforms, the purposes and rationalities of the management model that the agencies represent. At the end, the legal repercussions of the formatting from the PLMB's legal architecture are presented in the context of the relations established between the body, workers and port operators, in such a way as to envision, in practice, the effects resulting from the system's structural options. Therefore, it is a qualitative and exploratory research, which makes use of bibliographic instruments, especially specialized literature, guided by the legal-normative-conceptual method.

Keywords/Palabras-claves/Mots-clés: Plmb, Maritime and port law, Modernization of ports

INTRODUÇÃO

Através do presente trabalho, pretende-se apresentar a estrutura normativa dos Órgãos Gestores de Mão de Obra Portuária (OGMO), seus propósitos, fundamentos, (ir)racionalidades e (in)consistências, bem como os efeitos de sua existência a partir da historicidade das relações de trabalho no âmbito dos portos organizados brasileiros, bem como do contexto das reformas modernizantes.

Justifica-se o intento por ocasião da relevância que o trabalho portuário possui para a adequada movimentação de cargas e mercadorias, o que repercute no abastecimento das economias e na vida das pessoas em geral, por consequência direta ou indireta.

São os objetivos propostos: 1) apresentar o trabalho portuário, especialmente o avulso, sua historicidade e características; 2) compreender os efeitos da modernização dos portos brasileiros na gestão da mão de obra portuária através da explanação das funções dos Órgãos Gestores de Mão de Obra Portuária; 3) analisar as repercussões práticas da estruturação legal dos órgãos gestores na disciplina jurídica e nas relações estabelecidas entre estes, os trabalhadores e os operadores portuários.

Por fim, tem-se que a pesquisa possui natureza qualitativa e caráter exploratório, apoiando-se em instrumentais bibliográficos, especialmente literatura especializada, a partir do método jurídico-normativo-conceitual, numa perspectiva sistêmica.

DESENVOLVIMENTO

O trabalho portuário é, historicamente, de especial relevo ao desenvolvimento das sociedades humanas, especialmente se se considerar que os portos organizados e as rotas marítimas internacionalmente compartilhadas são os principais centros e/ou corredores logísticos de bens e insumos da Humanidade.

Com efeito, considerando que o labor oferecido pelos trabalhadores portuários é fundamental para a qualidade e segurança das operações portuárias (movimentação de cargas e mercadorias), infere-se a importância deste trabalho ao incremento econômico em geral.

Existem basicamente duas espécies de trabalho portuário no Brasil, a saber, por vínculo de emprego ou avulso. O trabalhador portuário com vínculo de emprego segue as normas da Consolidação das Leis do Trabalho, como qualquer empregado. Já o avulso é aquele que trabalha para diversos tomadores de serviço, sem vínculo de emprego, mas com subordinação jurídica, conforme requisições e de acordo com sua própria conveniência, recebendo uma remuneração, geralmente por produção, a cada faina que se engaja. Assim, o

trabalhador portuário avulso obedece uma disciplina jurídica própria (princípio da especialidade), consoante será adiante exposto.

No Brasil, o trabalho portuário foi, por longos anos, forma de labor tratada com certo desdém, inclusive pelo legislador, o que resultou em precarização. Os trabalhadores portuários, até a metade do século XIX, eram predominantemente pessoas coativamente escravizadas, apenas havendo direcionamento de esforços rumo ao trabalho livre quando da consolidação de movimentos abolicionistas. Diante da inviabilidade do trabalho assalariado em razão da sazonalidade das demandas portuárias, para fins de eficiência e rentabilidade, surgiu o trabalho avulso nos portos nacionais.

A partir da década de 1930, diante de um contexto nitidamente estatizante, iniciou-se um processo de sindicalização que atribuiu maior margem de poder de barganha à classe dos portuários avulsos. Apesar disso, apenas a partir da década de 1960 se estabeleceu, gradual e consistentemente, um modelo que permitiu avanços em favor da valorização da mão de obra portuária em patamares mais aproximados ao que atualmente se verifica.

Em meados de 1980, a mão de obra portuária, especificamente a avulsa, era gerida em regime de monopólio pelos sindicatos dos trabalhadores e fiscalizada pelas antigas Delegacias do Trabalho Marítimo (as quais, num sistema nitidamente intervencionista, dentre outras atribuições, computavam assiduidade e aplicavam eventuais penalidades aos obreiros).

O aludido sistema de gestão de mão de obra, ao efetuar certa centralização na figura dos sindicatos, atribuía a estes tarefas estranhas ao seu objeto precípua (defesa de interesses de classe), redundando constantemente em conflitos de interesses entre os trabalhadores e líderes sindicais, bem como em práticas corrompidas no âmbito organizacional, como a atribuição de privilégios aos dirigentes e apadrinhados.

Assim, apesar dos avanços então implementados, o sistema necessitava de mudanças, as quais se deram a partir da promulgação da Constituição Federal de 1988. Contudo, as reformas que iniciaram tais transformações foram pouco coesas e realizadas sem uma transição adequada, de tal sorte que o sistema brasileiro de trabalho portuário avulso entrou em crise. Nesse contexto, durante a década de 1990, deu-se início a ações consistentes em favor da modernização dos portos organizados brasileiros, inclusive no que se refere à gestão da mão de obra portuária avulsa, o que redundou na promulgação da Lei nº 8.630/93, ulteriormente substituída pela Lei nº 12.815/13.

A nova lei rompeu com o modelo intervencionista e com o monopólio sindical, determinando que, em cada porto organizado, os próprios tomadores de serviço (operadores portuários devidamente pré-qualificados perante a Autoridade Portuária), enquanto

coordenadores da operação portuária, constituíssem e sustentassem um Órgão de Gestão de Mão de Obra, sem prejuízo da participação de representantes de trabalhadores em instâncias deliberativas e decisórias que digam respeito ao interesse geral dos obreiros.

Os órgãos, desde então, são responsáveis pelo fornecimento de mão de obra, seleção, cadastro e registro dos obreiros, treinamento e habilitação profissional, poder disciplinar, bem como pela arrecadação e repasse dos valores relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e respectivos encargos legais (art. 32 da Lei nº 12.815/13).

Nesse diapasão, atribuiu-se ao OGMO a responsabilidade pelo controle do sistema de rodízio de trabalho aos avulsos, garantindo a alocação equitativa das oportunidades de serviço (requisições) a todos os obreiros, sem prejuízo de haver, no caso de trabalhos que demandem especializações, rodízios específicos.

Os rodízios, importa esclarecer, são compostos apenas pelos trabalhadores registrados junto ao órgão, sendo oportunizadas aos obreiros cadastrados apenas as vagas ociosas. Ademais, é vedada a execução de serviços portuários por trabalhadores não integrados ao sistema do OGMO, inclusive por ocasião da adoção, pelo Brasil, das diretrizes da Convenção nº 137 da Organização Internacional do Trabalho.

Quanto à natureza jurídica, tem-se que o OGMO é uma associação civil *sui generis*, instituída por lei e reputada de interesse público, razão pela qual, inclusive, possui diversas limitações impostas pela legislação, a exemplo da própria vedação à exploração de qualquer atividade econômica (art. 39 da Lei nº 12.815/13).

Uma vez que o órgão centraliza a gestão da mão de obra portuária avulsa, apenas seus associados tem o direito de requisitar legalmente trabalhadores portuários avulsos para realização de operações portuárias.

No âmbito de suas relações internas, considerando a etiologia associativa do conjunto, constata-se que, enquanto o OGMO atua como meio ao fornecimento de mão de obra, os associados (operadores portuários) não possuem direitos e obrigações recíprocos, nem possuem ganhos diretos pela gestão do órgão (art. 53 do Código Civil), limitando-se a garantir, mediante contribuições, apenas os recursos que bastem à manutenção do sistema e o pagamento das suas próprias requisições de trabalho.

Por corolário lógico, diante de todo o exposto, é intuitivo que não é dado ao órgão se imiscuir nas relações de capital e trabalho no âmbito do porto organizado, restringindo-se às tarefas executivas.

Efetivamente, todas as questões deliberativas, inclusive a remuneração devida, são definidas pelos trabalhadores, por meio de seus sindicatos, e os operadores portuários,

individualmente ou mediante sindicato patronal (sindicatos dos operadores portuários), através de instrumento coletivo negociado (art. 43 da Lei nº 12.815/13), sem qualquer intervenção do OGMO. Assevera a legislação modernizada o princípio negocial como fonte normativa por excelência do setor portuário, uma vez que este conta com práticas já maduras e consolidadas.

Nesse sentido, observa-se que os trabalhadores portuários avulsos não mantêm com o órgão nenhum vínculo de trabalho, sendo este um mero intermediador a quem compete centralizar a gestão do trabalho portuário a fim de facilitar a logística geral do porto organizado. Os vínculos de trabalho são firmados entre os trabalhadores e os operadores portuários, conforme requisições, de modo que a cada engajamento o obreiro estabelece um novo contrato de trabalho por tempo determinado.

Como tomador dos serviços, o operador portuário requerente se obriga a pagar o devido ao OGMO, que, conforme instrumento coletivo negociado, então repassará a remuneração ao obreiro e recolherá as verbas previdenciárias.

Portanto, se o trabalhador não receber os valores respectivos, poderá ingressar com reclamação trabalhista em face do tomador de serviços para quem trabalhou, baseando-se no art. 26, IV, da Lei nº 12.815/13, segundo o qual o operador portuário responde perante “o trabalhador portuário pela remuneração dos serviços prestados e respectivos encargos”.

Não obstante, desde a Lei nº 8.630/93, para dar maior segurança ao trabalhador portuário avulso, estabeleceu-se a responsabilidade solidária do OGMO pelas verbas remuneratórias e indenizações decorrentes de acidente de trabalho.

No bojo da Lei nº 12.815/13, a aludida responsabilidade consta do art. 33, §2º, conforme o qual o “órgão responde, solidariamente com os operadores portuários, pela remuneração devida ao trabalhador portuário avulso e pelas indenizações decorrentes de acidente de trabalho”.

Trata-se de exceção ao princípio *concurso partes fiunt*, estabelecida *ope legis*, que, por evidente, deve ser interpretada restritivamente. Ou seja, o OGMO não é responsável por fato do operador portuário, mas apenas responsável solidário em situações específicas perante o trabalhador. Observe-se, ademais, que a responsabilização do órgão não necessariamente se baseia em critérios de causalidade, mas numa alocação de riscos definida pelo próprio Legislador, a qual se funda no princípio geral da solidariedade social. Portanto, ressalva-se o direito regressivo da associação perante o operador portuário faltoso e/ou autor imediato do dano indenizado.

Assenta-se, desse modo, a legitimidade passiva do OGMO no âmbito de litígios decorrentes das relações jurídicas de trabalho portuário avulso, junto do operador portuário respectivo, conforme a vontade do trabalhador (art. 275 do Código Civil).

A solidariedade legal, nesse contexto, é muito oportuna ao obreiro, uma vez que apontar cada operador portuário a quem se prestaram serviços seria algo deveras custoso àquele, especialmente no caso de conflitos decorrentes de termos convencionados em instrumentos negociados entre sindicatos laborais e patronais (eis que as entidades representativas não são legitimadas passivas para demandas decorrentes das relações de trabalho, pois não são tomadoras de serviço, limitando-se a responder perante seus filiados caso a caso e nos limites de suas atribuições).

Ademais, a extensão de responsabilidades garante que o obreiro perceba verbas decorrentes de relações de trabalho estabelecidas com operadores portuários, dentro do prazo prescricional do direito respectivo, ainda que, no ínterim entre a falta do operador e a proposição ou exigibilidade da demanda judicial do trabalhador, haja a saída do tomador de serviços do quadro associativo do órgão gestor.

Pode-se constatar, desse modo, que é da solidariedade legal que se verifica a etiologia peculiar, *sui generis*, do OGMO no direito brasileiro.

Ora, é o órgão uma associação civil sem fins lucrativos, de modo que resta intuitivo que todos os dinheiros que recebe são quantias destinadas apenas ao sustento de suas próprias funções ou à detenção para repasse aos próprios trabalhadores. Ou seja, o OGMO não possui capacidade econômica, por ocasião de sua própria estruturação, de arcar com eventuais condenações por si só, mas, ainda assim, é devedor solidário.

Deve-se observar, desse modo, que a responsabilização solidária, na prática, serve apenas para vincular todos os operadores portuários com associação ativa, na condição de coobrigados, aos débitos de qualquer operador portuário, ativo ou inativo, perante o trabalhador, uma vez que são os contemporaneamente associados os efetivos mantenedores das estruturas do órgão gestor.

Trata-se, conseqüentemente, de incremento aos riscos da atividade do operador portuário, o qual é assumido por vontade livre e sem embaraços, além de por ocasião do próprio império das circunstâncias e da lei. Portanto, não é dado ao operador portuário ativo arrogar perante os demais a prerrogativa de não participar dos débitos respectivos, sob pena de desnaturar a proteção legal conferida ao trabalho portuário e inviabilizar sua própria atividade.

Nas situações alhures mencionadas, deve-se aplicar, por analogia e no espectro das relações internas entre associados no âmbito do órgão, a disciplina legal das sociedades em geral, especialmente no que concerne ao disposto no art. 1.025 do Código Civil, segundo o qual o “sócio, admitido em sociedade já constituída, não se exime das dívidas sociais anteriores à admissão”.

Assim, para evitar que sejam eventualmente penhoradas, no bojo de execuções judiciais de condenações solidárias, verbas destinadas ao sustento da organização ou ao pagamento de contratos de trabalho que nada tenham a ver com a situação reclamada, geralmente consta dos estatutos dos órgãos gestores brasileiros a previsão da responsabilidade solidária dos operadores portuários ativos pelos débitos da associação, definindo-se formas de rateio e composição por meio de assembleias deliberativas ou nas próprias disposições estatutárias.

A prática mais comum é o rateio do devido, entre os operadores portuários ativos, conforme cálculo proporcional das requisições de cada um, bem como a divisão *per capita*, por igual, do débito correspondente aos associados inativos, considerando a mobilidade do quadro associativo, sem prejuízo de reembolso após eventual pleito regressivo. Não é incomum a aplicação de sanções, tais como a suspensão no fornecimento de mão de obra, aos operadores faltosos ou inadimplentes, mediante previsão estatutária, interpretando-se sistematicamente o permissivo implícito do art. 58 do Código Civil Brasileiro.

Observa-se, assim, que, entre os associados no âmbito dessa associação peculiar, podem se estabelecer interesses referentes a direitos e obrigações recíprocos, o que representa uma anomalia no regime jurídico associativo que gera diversos conflitos internos em casos extremos, ainda que o interesse dos associados uns perante os outros se dê indiretamente, por meio do próprio órgão, tendo em vista que os direitos regressivos deste serão invariavelmente reivindicados para que sejam destinados aos associados adimplentes do débito alheio.

CONCLUSÃO

Do exposto, conclui-se que a modernização dos portos estabeleceu um modelo que retirou do Estado os poderes de intervenção estrita em matéria de gestão do trabalho portuário avulso, bem como afastou dos sindicatos atribuições anômalas outrora exercidas, arquitetando um padrão de organização associativa peculiar para a tarefa gerencial, em especial por ocasião da própria previsão de disciplina jurídica e alocação social de riscos.

A estrutura jurídica constituída, obra do engenho da legislação, tornou os Órgãos Gestores de Mão de Obra Portuária Avulsa entidades *sui generis*, assentando o nítido

interesse público existente na tarefa que lhe subjaz, à luz dos contemporâneos princípios constitucionais da livre iniciativa e solidariedade social.

Tal estruturação, ao longo do tempo, tem permitido o aumento da eficiência e a profissionalização da administração geral da mão de obra avulsa, não obstante as dificuldades e conflitos que invariavelmente se geram no âmbito das relações internas entre os associados dos órgãos, o que deve gerar reflexões a fim de compatibilizar, na medida possível, os direitos de operadores portuários e dos obreiros.

REFERÊNCIAS

- BACHELARD, Gaston. **A formação do espírito científico**: contribuição para uma psicanálise do conhecimento. Tradução: Estela dos Santos Abreu. Rio de Janeiro: Contraponto, 1996.
- BOBBIO, Noberto. **Estado, Governo, Sociedade**: para uma teoria geral da política. 19. ed. Tradução: Marco Aurélio Nogueira. São Paulo / Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2014.
- _____. **O Positivismo Jurídico**: Lições de filosofia do direito. São Paulo: Ícone Editora, 1995.
- _____. **Teoria geral do direito**. 3. ed. Tradução: Denise Agostinetti. São Paulo: Martins Fontes, 2010.
- BRASIL. **Lei nº 9.719**, de 27 de novembro de 1998. Dispõe sobre normas gerais de proteção do trabalho portuário. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19719.htm>. Acesso em: 20 de outubro de 2020.
- _____. **Lei nº 10.406**, de 10 de janeiro de 2002. Institui o Código Civil. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406compilada.htm>. Acesso em: 20 de outubro de 2020.
- _____. **Lei nº 12.815**, de 5 de junho de 2013. Lei de Modernização dos Portos. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/lei/12815.htm>. Acesso em: 20 de outubro de 2020.
- CAENEGEM, R. C. van. **Uma introdução histórica ao direito privado**. 2. ed. Tradução: Carlos Eduardo Lima Machado. São Paulo: Martins Fontes, 1999.
- CREMONEZE, Paulo Henrique. **Prática de direito marítimo**: o contrato de transporte marítimo e a responsabilidade civil do transportador. 3. ed. rev., atual. e ampl. São Paulo: Aduaneiras, 2015.
- DEANE, Phyllis. **A Evolução das Idéias Econômicas**. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1980.
- DELGADO, Mauricio Godinho. **Curso de direito do trabalho**. São Paulo: LTR, 2014.
- FERRAJOLI, Luigi. **A soberania no mundo moderno**: nascimento e crise do Estado nacional. Tradução: Carlo Coccioli e Márcio Lauria Filho. São Paulo: Martins Fontes, 2002.
- GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e prática do direito marítimo**. 3. ed., atual., rev. e ampl. Rio de Janeiro: Renovar, 2014.
- GOMES, Orlando. **Responsabilidade civil**. Rev. atual. e ampl. Rio de Janeiro: Forense, 2011.
- MARTINS, Eliane Maria Octaviano; OLIVEIRA, Paulo Henrique Reis de (orgs.). **Direito marítimo, portuário e aduaneiro**: temas contemporâneos. Belo Horizonte: Arraes Editores, 2017.
- PASOLD, Cesar Luiz. **Lições preliminares de direito portuário**. Florianópolis/SC: Conceito Editorial, 2007.
- PEREIRA, Caio Mário da Silva. **Instituições de Direito Civil**: introdução ao direito civil e teoria geral do direito civil. 30 ed. rev. e atual. Rio de Janeiro: Forense, 2017.

____, Caio Mário da Silva. **Instituições de Direito Civil**: teoria geral das obrigações. 29 ed. rev. e atual. Rio de Janeiro: Forense, 2017.

____, Caio Mário da Silva. **Responsabilidade civil**. 11 ed. rev. e atual. Rio de Janeiro: Forense, 2016.