

Revista

Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário

Edição Suplemento 2021

Anais do IX Congresso Nacional das Comissões de
Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da OAB -
(Florianópolis, SC, Agosto 2021)

Realizado em 26 e 27 de Agosto de 2021 em Florianópolis - SC

Presidente de Honra: Dr. Célio Benevides de Carvalho (*in memoriam*)



Revista

Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário

EDIÇÃO SUPLEMENTO 2021

Anais do IX Congresso Nacional das Comissões de
Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da OAB —
(Florianópolis, SC, Agosto 2021)

Realizado em 26 e 27 de Agosto de 2021 em Florianópolis — SC

REPOSITÓRIO AUTORIZADO DE JURISPRUDÊNCIA

Tribunal Marítimo — Portaria nº 30/TM, de 14 de julho de 2021
Tribunal Regional Federal da 1ª Região — Portaria CONJUD nº 610-001/2013
Tribunal Regional Federal da 2ª Região — Despacho nº TRF2-DES-2013/08087
Tribunal Regional Federal da 3ª Região — Portaria nº 04, de 31.05.2012 — Registro nº 27
Tribunal Regional Federal da 4ª Região — Portaria nº 942, de 13.08.2013 — Ofício — 1528443 — GPRES/EMAGIS
Tribunal Regional Federal da 5ª Região — Informação nº 001/2013-GAB/DR

EDITORIAL IEM — INSTITUTO DE ESTUDOS MARÍTIMOS

PRESIDENTE DE HONRA: Dr. Célio Benevides de Carvalho (*in memoriam*)

DIRETOR: Dr. André Benevides de Carvalho

CONSELHO EDITORIAL

André Benevides de Carvalho, Benjamin Gallotti Beserra (*in memoriam*),
Osvaldo Agripino de Castro Júnior, Vicente Marotta Rangel (*in memoriam*),
Welber de Oliveira Barral, Wilen Manteli, Wilson Pereira de Lima Filho

COMITÊ TÉCNICO

Alexandre Moreira Lopes, Beatriz Giraldez Esquivel Gallotti Beserra,
Cláudio Augusto Gonçalves Pereira, Henrique Santos Costa de Souza, Ingrid Zanella,
José Carlos Higa de Freitas, Kelly Gerbiany Martarello, Laércio Cruz Uliana Junior,
Marcel Nicolau Stivaleti, Solon Sehn, Taianara Bento Ferreira da Paixão, Werner Braun Rizk

2011 © INSTITUTO DE ESTUDOS MARÍTIMOS

Uma publicação do IEM – Instituto de Estudos Marítimos e da SELDRAS Comunicações.

Publicação de Edição Suplementar IX Congresso Nacional de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro, ocorrido nos dias 26 e 27 de agosto de 2021, organizado, de forma presencial, pela Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da OAB do Estado de Santa Catarina.

Todos os direitos reservados. Proibida a reprodução parcial ou total, sem consentimento expresso dos editores.

As opiniões emitidas neste Suplemento Anais, são de total responsabilidade de seus organizadores e autores. Distribuída em todo o território nacional.

Tiragem: 2.000 exemplares

Revisão e Diagramação: Dois Pontos Editoração

Artigos para possível publicação poderão ser enviados para o endereço contato@estudosmaritimos.com.br.

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

Revista Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário. – v. 1, n. 1 (mar./abr. 2011). – São Paulo : Instituto de Estudos Marítimos, 2011. – v. 11, edição suplementar : 259 p. ; 23 cm.

Bimestral

Edição suplementar publicado com Anais do IX Congresso Nacional de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro, organização e realização OAB/SC, realizado em 26 e 27 de Agosto de 2021 em Florianópolis, SC. ISSN 2236-5338

1. Direito aduaneiro. 2. Direito marítimo. 3. Direito portuário.

CDU 347.79

CDD 342.29

Bibliotecária responsável: Nádia Tanaka – CRB 10/855

INSTITUTO DE ESTUDOS MARÍTIMOS

Rua Padre João Manuel, 808 –

6º andar – Cerqueira César

01411-000 – São Paulo – SP – Brasil

Telefone para Contato: (11) 3063-1544

Vendas e Renovação: (11) 99676-1162 com Selma M. Hernandez

E-mail: contato@estudosmaritimos.com.br

<https://www.estudosmaritimos.com.br>



Estimados(as) Leitores(as),

Esta obra inédita reúne a coletânea dos artigos apresentados e das palestras proferidas no IX Congresso Nacional de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro, ocorrido nos dias 26 e 27 de agosto de 2021, organizado, de forma presencial, pela Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da OAB do Estado de Santa Catarina.

A conferência foi um retumbante sucesso, não obstante a situação pandêmica decorrente da Covid-19.

Parabeniza-se a Comissão da Seccional de Santa Catarina pelo estupendo trabalho, em especial a liderança exemplar do seu Presidente, Dr. James Winter, ladeado por seus ilustres membros. Louros também para a Diretoria da Ordem dos Advogados do Brasil, Seccional dos Estado de Santa Catarina, na pessoa do seu Presidente, Dr. Rafael Horn, que conferiu apoio fundamental ao evento.

Depois de quase dois anos sem a realização de congressos marítimos presenciais, em razão da pandemia, o *coloquium* contou com enorme adesão da comunidade marítima e a presença de mais de 250 inscritos, e, como panelistas, grandes referências do setor marítimo e portuário, entre eles representantes da academia, da magistratura e da advocacia. Autoridades e representantes ministeriais, agências reguladoras, órgãos concorrenciais, aduana, além das principais associações setoriais, incluindo os representantes de armadores, terminais públicos e privados, operadores portuários e logísticos, agentes marítimos, entre outros.

Ademais, os temas selecionados e que estão registrados nesses Anais não poderiam ser mais oportunos.

Com efeito, foram abordadas questões fundamentais para o desenvolvimento do País e da logística nacional, como a desestatização das Cias Docas de São Paulo (Codesp) e do Espírito Santo (Codesa), o transporte multimodal e o papel da Agências Reguladoras, o regime da responsabilidade civil no transporte marítimo, a necessidade da ratificação das diversas Convenções Internacionais Marítimas pelo Brasil, *blockchain* e conhecimento marítimo eletrônico, gerenciamento de riscos aduaneiros, avaria grossa, trabalho marítimo e regimes de vínculo e avulsos, entre outros não menos relevantes.

Aplausos para a bela iniciativa da Revista de Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário de *lavrar em ata*, por meio desses Anais, a riquíssima refle-

xão e os produtivos debates realizados pela comunidade marítima em Santa Catarina, corando o longo e profícuo trabalho da Ordem dos Advogados do Brasil e das mais de 20 comissões e subcomissões de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro organizadas em diversos Estados, reafirmando o papel da advocacia como instrumento essencial para o aprimoramento institucional e legislativo em temas marítimos nacionais e regionais tão caros ao desenvolvimento do País.

E que esses Anais sirvam como um verdadeiro *livro de bordo*, a registrar a singradura dos relevantes trabalhos das diversas Comissões Marítimas da OAB, produzidos em seus congressos anuais, os quais servirão, sem dúvida, como fonte e subsídio norteador para a necessária evolução regulatória, legislativa e jurisprudencial dos temas marítimos e portuários de interesse nacional.

Afinal, como é de sabença trivial, a lei não acompanha a dinâmica evolução da sociedade, sobretudo em tempos de inovação tecnológica desenfreada. Assim, o debate franco, em eventos organizados pela Ordem como o que subsidiou o material aqui compilado, não poderia ser mais adequado e oportuno, já que a OAB está legitimada como *fórum* isento e tecnicamente capacitado para conduzir tais discussões. Mesmo porque a Ordem, por força de lei, tem no seu papel institucional e *múnus* a representação da sociedade civil.

Somos uma nação marítima, por sua própria vocação geográfica e dimensão continental. Esses Anais que tenho a honra de prefaciá-los demonstram que há muito o que fazer tanto pela iniciativa privada quanto no setor público em nosso País, mas também mostram que esses setores estão dialogando e que o setor marítimo e portuário está em franco desenvolvimento, buscando um sistema jurídico moderno, cada vez mais aperfeiçoado, capaz de gerar a tão almejada segurança jurídica aos operadores e investidores.

Todos que pretendam compreender alguns dos principais temas contemporâneos em discussão no setor marítimo e portuário no Brasil e alhures terão nesta obra um *report* inédito e juridicamente sofisticado, eis que produzido por especialistas renomados e profundos conhecedores da *Lex Maritima*.

Boa leitura a todos!

Godofredo Mendes Vianna

Presidente da Comissão Especial de Direito
Marítimo e Portuário do Conselho Federal da OAB

Apoiadores dos Anais — Lista em Ordem Alfabética

- Advocacia Ruy de Mello Miller (RMM) 195
- Fernando Neves Advogados e Consultores 197
- GALLOTTI e Advogados Associados 201
- HLL Advogados 203
- Kincaid Mendes Vianna Advogados 205
- Lara & Advogados Associados L&A 209
- LOURENÇO RIBEIRO Advogados 211
- Luiz Henrique Oliveira Advogados 212
- Martarello Advogados 213
- Reis Gonçalves Associados 215
- Solon Sehn e Advogados Associados 217
- Tocantins & Pacheco Advogados 218
- Tussi & Platchek Advogados Associados 219
- Zouain, Risk, Colodetti & Advogados Associados 221

Comissões Especializadas da OAB (novembro de 2021)

OAB Nacional | Comissão Especial de Direito Marítimo e Portuário

OAB Nacional

Nome completo da Comissão: Comissão Especial de Direito Marítimo e Portuário

Presidente: Godofredo Mendes Vianna

Vice-Presidente: Rachel Philomeno Gomes Cavalcanti

Secretária: Ingrid Zanella Andrade Campos

Endereço Completo: SAUS Quadra 5 Lote 1 Bloco M, Brasília/DF
CEP 70070-939

Telefone: (61) 2193-9600

E-mail: comissoes@oab.org.br

Site Oficial: <https://www.oab.org.br/institucionalconselhofederal/comissoes>

OAB/BA | Comissão de Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário

Seccional: OAB/BA

Nome completo da Comissão: Comissão de Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário – OAB Subseção Bahia

Presidente: Fernando Antônio da Silva Neves

Vice-Presidente: Dra. Carolina Silveira

Secretário(s): Karla Farias

Endereço Completo: Av. Tancredo Neves nº 1222, Edifício Catabas Tower, 2º Piso, Caminho das Árvores, CEP 41820-020, Salvador/BA

Telefone: (71) 3183-1174

E-mail: administrativo@fernandoneves.adv.br

Site Oficial: não possui

OAB/CE | Comissão de Direito Marítimo, Portuário, Aeroportuário e Aduaneiro – CDMPAA

Seccional: OAB/CE

Nome completo da Comissão: Comissão de Direito Marítimo, Portuário, Aeroportuário e Aduaneiro – CDMPAA

Presidente: Rachel Philomeno Gomes Cavalcanti

1º Vice-Presidente: Rodrigo Mariano Torquato Maia

2º Vice-Presidente: Lúcia Helena Carvalho Furtado Leite

Secretária Geral: Daniele Pimentel Oliveira

Secretário Geral Adjunto: Neil Alden Bezerra de Souza

Endereço Completo: Av. Washington Soares, 800 Guararapes, Fortaleza/CE, CEP 60810-300

Telefone: (85) 3216-1600

E-mail: cdmpaa@oabce.org.br

Site Oficial: <https://oabce.org.br/2019/04/cdmapa-comissao-de-direito-maritimo-aduaneiro-portuario-e-aeroportuario/>

OAB/DF | Comissão de Direito Portuário e Marítimo

Seccional: OAB/DF

Nome completo da Comissão: Comissão de Direito Portuário e Marítimo – OAB Subseção Distrito Federal

Presidente: Beatriz Giraldez Esquivel Gallotti Beserra

Vice-Presidente: Pedro Neiva de Santana Neto

Secretário-Geral: Alexandre Rodrigues Souza

Secretária-Geral Adjunta: Mariana Dantas de Medeiros

Endereço Completo: SEPN 516 Bloco B Lote 7, Asa Norte, Brasília/DF, CEP 70770-522

Telefone: (61) 3036-7000

E-mail: atendimento@oabdf.com

Endereço oficial na internet: <https://oabdf.org.br/comissoes/>

OAB/ES | Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro – CDMPA

Seccional: OAB/ES

Nome completo da Comissão: Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro – CDMPA

Presidente: Luciana Mattar Vilela Nemer

Vice-Presidente: Bruno Barcellos

Secretário: -

Endereço Completo: Rua Alberto de Oliveira Santos, 59, Centro, Vitória/ES,
CEP 29010-908

Telefone: (27) 3232-5600

E-mail: apoiocomissoes@oabes.org.br

Site Oficial: <https://www.oabes.org.br/institucional/comissoes/comissao-de-direito-maritimo-portuario-e-aduaneiro-77.html>

OAB/MA | Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro

Seccional: OAB/MA

Nome completo da Comissão: Comissão de Direito Marítimo e Portuário
– CDMP OABMA

Presidente: Najla Buhatem Maluf

Vice-Presidente: Carlos Sebastião Nina

Secretário(s): Fernanda Mendonça e Anny Lamara

Endereço Completo: Av. Prof. Carlos Cunha, 4014, São Luís/MA

Telefone: (98) 2107-5454

E-mail: nabuhatemm@rmadvocacia.com.br e rm@rmadvocacia.com.br

Site Oficial: <http://www.oabma.org.br/comissoes/comissao/comissao-de-direito-maritimo-portuario-e-aduaneiro>

OAB/MG | Comissão de Direito Aduaneiro

Seccional: OAB/MG

Nome completo da Comissão: Comissão Direito Aduaneiro da OAB/MG
– CDAOAB/MG

Presidente: Renato Braga Bicalho

Vice-Presidente: Tatiana Rezende Torres Zeller

Secretário: Pedro Henrique Alves Mineiro

Endereço Completo: Rua Albita, 250, bairro Cruzeiro, Belo Horizonte/MG

Telefone: (31) 984924023

E-mail: direitoaduaneiro@oabmg.gov.br e renato@bragabicalho.com

Site Oficial: não possui

OAB/PA | Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro

Seccional – OAB/PA

Nome completo da Comissão: Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro – CDMPA

Presidente: Renã Margalho Silva

Vice-Presidente: Tainara Bento Ferreira da Paixão

Secretário(s): Aurelino Sousa dos Santos Júnior

Endereço Completo: Praça Barão do Rio Branco, 93, Campina, Belém/PA, CEP 66015060

Telefone: (91) 4006-8600

E-mail: não possui

Site Oficial: <http://www.oabpa.org.br/index.php/comissoes>

OAB/PE | Comissão de Direito Aduaneiro e Comércio Exterior – CODACE

Seccional: OAB/PE

Nome completo da Comissão: Comissão de Direito Aduaneiro e Comércio Exterior (CODACE)

Presidente: Luciano Bushatsky Andrade de Alencar (OAB/PE nº 29.284-D)

Vice-Presidente: Carolina Falcao de Souza Barbosa Marques (OAB/PE nº 40.773-D)

Secretário(s): Érica de Souza Leão e Azevedo Lima (OAB/PE nº 52.755-D)

Endereço Completo: Rua Marques do Recife, Bairro Santo Antônio, CEP 50010-360

Telefone: (81) 34241110

E-mail: comissoes@oabpe.org.br

Site Oficial: <https://oabpe.org.br/comissoes/comissao-de-direito-aduaneiro-e-comercio-exterior-codace/>

Instagram @codace.oabpe

OAB/PE | Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Petróleo – CDMPP

Seccional: OAB/PE

Nome completo da Comissão: Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Petróleo – CDMPP

Presidente: Ingrid Zanella Andrade Campos

Vice-Presidente: Socrates Vieira Chaves

Secretária: Maria da Piedade Wanderley Buarque de Melo

Endereço Completo, R. Marquês do Recife, Santo Antônio, Recife/PE,
CEP 50010-360

Telefone: (81) 3424-1012

E-mail: comissoes@oabpe.org.br

Site Oficial: <https://oabpe.org.br/comissoes/comissao-de-direito-maritimo-portuario-e-petroleo-cdmpp/>

OAB/PR | Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro

Seccional: OAB /PR

Nome completo da Comissão: Comissão de Direito Marítimo Portuário e Aduaneiro da OAB/PR

Presidente: Leandro Alberto Bernardi

Vice-Presidente: Melina Gonçalves Gimenez Hidalgo

Secretária: Ana Paola Ghizoni de Macedo

Endereço Completo: Rua Brasilino de Moura, 253, Bairro Ahú, Curitiba/PR,
CEP 80540-340

Telefone: (41) 3250-5749

E-mail: comissoes@oabpr.org.br

Site Oficial: https://www.oabpr.org.br/comissao-composicao/?cd_subsecao=01&cd_suborgao=655

OAB/RJ | Comissão de Direito Marítimo, Portuário e do Mar – CDMPM

Seccional: OAB/RJ

Nome completo da Comissão: Comissão de Direito Marítimo, Portuário e do Mar – CDMPM

Presidente: Godofredo Mendes Vianna

Vice-Presidente: Iwam Jaeger Júnior

Secretária: Livia Sanches Sancio

Endereço Completo: Av. Marechal Câmara, 150, Centro, Rio de Janeiro/RJ,
CEP 20020-080

Telefone: (21) 2730-6525

E-mail: cdmpm@oabRJ.org.br

Site Oficial: <https://www.oabRJ.org.br/comissoes?page=1>

OAB/RJ | Comissão de Direito Aduaneiro

Seccional: OAB/RJ

Nome: Comissão de Direito Aduaneiro (CDAD)

Presidente: Lycia Braz Moreira

Vice-Presidente: Eduardo Kiralyhegy

Secretário(s): não possui

Endereço Completo: Av. Marechal Câmara, 150, Centro, Rio de Janeiro/RJ,
CEP 20020-080

Telefone: (21) 2272-2190

E-mail: cdad@oabRJ.org.br

Site Oficial: <https://www.oabRJ.org.br/comissoes>

OAB/RN | Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro

Seccional: OAB/RN

Nome: Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro

Presidente: Nilson Nelber Siqueira Chaves (OAB/RN nº 3.529)

Vice-Presidente: Alexandre do Oliveira Alencar (OAB/RN nº 8693)

Secretário: Renann de Carvalho Holanda Leite (OAB/RN nº 13.294)

Endereço Completo: Rua Barão de Serra Branca, s/n, Candelária,
Natal/RN, CEP: 59065-550

Telefone: (84) 4008-9414/9415 – Coordenação: (84) 4008-9416

E-mail: comissao@oabrn.org.br

Site Oficial: <https://www.oabrn.org.br>

OAB/RS | Comissão Especial de Direito Marítimo, Aeronáutico, Portuário, Aduaneiro e Hidroviário – CEDMAPAH

Seccional: OAB/RS – Ordem dos Advogados do Brasil – Seccional Rio Grande do Sul

Nome: Comissão Especial de Direito Marítimo, Aeronáutico, Portuário, Aduaneiro e Hidroviário – CEDMAPAH

Presidente: Arthur Rocha Baptista

Vice-Presidente: Marco Antônio Miranda Guimarães

Secretária: Andréia Propp Arend

Endereço Completo: Rua Washington Luiz, 1110, Centro, Porto Alegre/RS,
CEP 90010-460

Telefone: (51) 3287.1800

E-mail: comissooespeciaissec5@oabrs.org.br

Site Oficial: <https://www.oabrs.org.br/comissooes/cedmapah>

OAB/SC | Comissão de Direito Aduaneiro

Seccional: OAB/SC – Santa Catarina

Nome completo da Comissão: Comissão de Direito Aduaneiro

Presidente: Marcelo Daniel Del Pino

Vice-Presidente: Simone Cristine Davel

Secretário(s): Bruno Eduardo Budal Lobo e Marcela Silvestre Rittes

Endereço Completo: Rua Paschoal Apóstolo Pítsica, 4860, Florianópolis/SC,
CEP 88025-255

Telefone: (48) 3239-3500

E-mail: comissooes@oab-sc.org.br

Site Oficial: <https://www.oab-sc.org.br/comissooes-inicio-91>

OAB/SC | Comissão de Direito Portuário e Marítimo

Seccional: OAB/SC

Nome: Comissão de Direito Portuário e Marítimo da OAB/SC

Presidente: James Winter

Vice-Presidente: Valdomiro Ribeiro

Secretários: Gabriela Goetten e Rizieri Mezadri

Endereço Completo: Rua Paschoal Apóstolo Pítsica, 4860, Florianópolis/SC,
CEP 88025-255

Telefone: (48) 3239-3500

E-mail: comissooes@oab-sc.org.br

Site Oficial: <https://www.oab-sc.org.br/comissooes>

OAB/SC | Subseção de Itajaí Comissão de Direito Aduaneiro

Seccional: OAB/SC, Subseção: Itajaí

Nome completo da Comissão: Comissão de Direito Aduaneiro Marítimo
e Portuário da Seccional da OAB de Itajaí/SC

Presidente: Jônatas Goetten de Souza

Vice-Presidente: Raquel Segalla Reis

Secretário(s): Anderson Cunha

Endereço Completo: Rua Vereador José Carlos Mendonça, 100, Bairro Carvalho, Itajaí/SC, CEP 07713-000

Telefone: (47) 3348-4152

E-mail: comissoes@oabitajai.com.br

Site oficial: não possui

OAB/SC | Subseção de Joinville – Comissão de Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário

Seccional: OAB/SC, Subseção de Joinville

Nome completo da Comissão: Comissão de Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário – CAMP

Presidente: Suellen Taline Lobo

Vice-Presidente: Josiane Lader

Secretário(s): Daniel Tambosi

Endereço Completo: Rua Amazonas, 46, Bairro Saguazu, Joinville/SC, CEP 89221-050

Telefone: (47) 3433-0771

E-mail: aduaneiro@oabjoinville.org.br

Site Oficial: <https://www.oabjoinville.org.br/comissoes/45/25--comissao-de-direito--aduaneiro--maritimo-e-portuario/>

Instagram: [aduaneiro.oab.jille](https://www.instagram.com/aduaneiro.oab.jille)

OAB/SP | Comissão de Direito Marítimo e Portuário

Seccional: OAB/SP

Nome completo da Comissão: “Comissão Especial de Direito Marítimo e Portuário”

Presidente: Thiago Testini de Mello Miller

Vice-Presidente: Sandra Francisco da Silva

Secretário(s): Eduardo Nunes Sene

Endereço Completo: Praça da Sé, 385 – 4º andar, São Paulo/SP, CEP 01001-010

Telefone: (11) 3291-8212

E-mail: não possui

Site Oficial: <https://www.oabsp.org.br/comissoes2010/maritimo-portuario>

OAB/SP | Comissão de Direito Aduaneiro

Seccional: OAB/SP

Nome completo da Comissão: “Comissão de Direito Aduaneiro”

Presidente: Robson Crepaldi

Vice-Presidente: Rodrigo Alexandre Lazaro Pinto

Secretário-Geral: Marcos Vinicius Miranda Rossi

Secretária Adjunta: Marina Castro Thomaz

Endereço Completo: Praça da Sé, 385 – 4º andar, São Paulo/SP,
CEP 01001-010

Telefone: (11) 3291-8212

E-mail: não possui

Site Oficial: <https://www.oabsp.org.br/comissoes2010/direito-aduaneiro>

OAB/SP | 2ª Subseção de SANTOS | Comissão de Direito Aduaneiro

Seccional: OAB/Santos.

Nome completo da Comissão: Comissão de Direito Aduaneiro da
OAB/Santos

Presidente: Rodrigo Luiz Zanethi

Vice-Presidente: José Luiz Lourenço Junior

Secretário: Diego Luiz da Costa Joaquim

Endereço Completo: Praça Patriarca José Bonifácio, 55, Centro, Santos/SP,
CEP 11013-190

Telefone: (13) 3226-5900

E-mail: comissoes@oabsantos.org.br

Site Oficial: www.oabsantos.org.br

OAB/SP | 2ª Subseção de SANTOS | Comissão de Direito Marítimo

Seccional: Subseção de Santos

Nome completo da Comissão: Comissão de Direito Marítimo da OAB
Santos

Presidente: Marcelo de Lucena Sammarco

Vice-Presidente: Bruno Eduardo Ventriglia Cichello

Secretário(s): Luciana Marques de Freitas Rodrigues

Endereço Completo: Praça Patriarca José Bonifácio, 55, Centro, Santos/SP,
CEP 11013-190

Telefone: (13) 3226-5900

E-mail: santos@oabsp.org.br

Site Oficial: <https://www.oabsantos.org.br/comissao-integra/116-direito-maritimo/>

OAB/SP | 2ª Subseção de SANTOS | Comissão de Direito Portuário

Seccional: OAB/SP, Subseção de Santos

Nome completo da Comissão: Comissão de Direito Portuário:

Presidente: Lucas Rênio da Silva

Vice-Presidente: Marcus Vinicius de Lucena Sammarco

Secretário(s): Rodolpho Robalo Gonzalez

Endereço Completo: Praça Patriarca José Bonifácio, 55, Centro, Santos/SP, CEP 11013-190

Telefone: (13) 3226-5900

E-mail: comissoes@oabsantos.org.br

Site Oficial: <https://www.oabsantos.org.br/>

OAB/SP | 136ª Subseção de SÃO SEBASTIÃO | Comissão de Direito Marítimo e Portuário

Seccional: OAB/SP, 136ª Subseção de São Sebastião

Nome completo da Comissão: Comissão de Direito Marítimo e Portuário da 136ª Subseção de São Sebastião

Presidente: Adriana Koschitz Leme de Macedo

Vice-Presidente: Paulo Garrido Macedo de Araújo

Secretária: Petula Kinape Emmerich

Endereço Completo: Alameda Vereador Mário Olegário Leite, nº 50, CEP: 11608-536

Telefone: (12) 3892-2349

E-mail: sao.sebastiao@oabsp.org.br

Endereço oficial na internet: www.oabsp.org.br

Realização/Sponsors e Parceiros/Partners

REALIZAÇÃO/SPONSORS

Ordem dos Advogados do Brasil (OAB), por meio da Seccional de Santa Catarina

PARCEIROS/PARTNERS

Portonave S.A. – Terminais Portuários de Navegantes

Poly Terminais Portuários S.A.

APM Terminals

Sindicato das Empresas de Comércio Exterior do Estado de Santa Catarina – Sinditrade

Associação de Terminais Portuários Privados – ATP

Tedesco Marina Garden Plaza

Itapoá Terminais Portuários S.A.

Taroi Investment Group

Associação Brasileira dos Terminais Portuários – ABTP

Itajaí & Navegantes Pilots

Associação dos Auditores-Fiscais da Receita Federal do Brasil – Anfip

Sindifisco Nacional – Auditores-Fiscais da Receita Federal do Brasil

Associação Brasileira de Direito Marítimo – ABDM

Seccional Santa Catarina da OAB

Caixa de Assistência dos Advogados de Santa Catarina – CAASC

Universidade do Vale do Itajaí – Univali

Associação Brasileira de Estudos do Álcool e outras Drogas – ABEAD

Instituto de Estudos Marítimos – Seldras Comunicações

Universidade do Sul de Santa Catarina – Unisul

Maritime Law Academy – MLAW

Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT

Agência Nacional de Transportes Aquaviários – Antaq

Agência Nacional de Aviação Civil – Anac

Avaliadores Ad Hoc/Ad Hoc Evaluation Committee

1. Acir Alves Coelho Junior (Comissão de Direito Marítimo e Portuário da OAB/SC)
2. Bruno Tussi (Comissão de Direito Marítimo e Portuário da OAB/SC)
3. Cláudio Augusto Gonçalves Pereira (Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da OAB/SC da Subseção de Itajaí)
4. Diego de Paula (Comissão Especial de Direito Marítimo e Portuário do Conselho Federal da OAB)
5. João de Borba Neto (Comissão de Direito Aduaneiro da OAB/SC)
6. Jônatas Goetten (Comissão de Direito Aduaneiro da OAB/SC)
7. Osvaldo Agripino de Castro Junior (Comissão Especial de Direito Marítimo e Portuário do Conselho Federal da OAB)

IX Congresso Nacional de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro das Seccionais da OAB

APRESENTAÇÃO

POR JAMES WINTER

Presidente da Comissão de Direito Portuário e Marítimo da OAB/SC.

As atividades marítimas, portuárias e aduaneiras são essenciais para o desenvolvimento econômico de qualquer país e estão entre as mais importantes, seja do ponto de vista logístico, estrutural ou econômico, pois, notoriamente, é por meio das nossas fronteiras que, além de bens e pessoas, movimentamos a balança comercial brasileira, seja por meio da exportação ou importação, desenvolvendo todos os demais setores da economia, desde a agropecuária, a indústria, os serviços e o comércio em geral, servindo de fomento e fonte de crescimento em um mundo globalizado e cada vez mais competitivo.

Das diversas fontes de relações jurídicas surgem problemas locais, nacionais e internacionais, envolvendo tanto o direito privado quanto o direito público, exigindo dos seus operadores conhecimento e habilidades específicos para contextualizar, argumentar e fundamentar legalmente soluções, promovendo ações eficientes dentro da complexa cadeia logística do comércio e transporte internacional.

Nesta toada, buscando a troca de informações, a divulgação de conhecimento e as discussões sobre matérias envolvendo questões problemáticas de interesse nacional, desde o ano de 2012 advogados e advogadas atuantes nessas áreas do Direito em todo o Brasil resolveram unir forças para fazer o I Congresso Nacional de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro das Seccionais da OAB, evento que, primeiramente, aconteceu na Cidade de Itajaí/SC e, posteriormente, em Santos/SP (2013), Vitória/ES (2014), Curitiba/PR (2015), Rio de Janeiro/RJ (2016), Recife/PE (2017), São Paulo/SP (2018), Brasília/DF (2019) e Florianópolis/SC (2021), trazendo sempre ao público os mais renomados profissionais atuantes nos setores em todo o País.

Devido à complexidade e ao relevante interesse nacional dos temas trazidos para discussões em cada uma das edições, tradicionalmente participam dos eventos, além de Advogados(as), Doutrinadores, Juízes, De-

sembargadores, Ministros do STJ, Ministério da Infraestrutura, Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, Ministério da Economia, Receita Federal do Brasil (RFB), Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), Órgãos Intervenientes do Comércio Exterior, Empresas de Práticos, Associações Nacionais dos mais diversos setores e Sindicatos, além de estudantes de direito e empresários que representam armadores, terminais portuários privados, portos, *tradings*, importadores, exportadores, portos secos, despachantes aduaneiros, agentes de cargas, transportadores e outros, demonstrando a amplitude e interligação das relações jurídicas que envolvem o direito marítimo, portuário e aduaneiro, bem como sua inegável importância ao crescimento do País.

Em 2021, em que pesem todas as dificuldades do momento, em razão do período de pandemia causada pela Covid-19, bravos e resilientes advogados catarinenses, com o apoio de seus patrocinadores e da OAB/SC, não pouparam esforços, foco e dedicação para realizar o IX Congresso Nacional de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro das Seccionais da OAB, em Florianópolis/SC, no Costão do Santinho Resort, com expressivo número de palestrantes e público, com amplo espaço, conforto, segurança e sob condições sanitárias rígidas sem precedentes em um ambiente de alto nível técnico jurídico que agradou a todos os envolvidos.

De forma inovadora e frente à importância da interligação de agentes que compõem a cadeia logística, o IX Congresso Nacional de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro das Seccionais da OAB trouxe, também pela primeira vez, a participação do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) para compor as discussões sobre a logística nacional de forma integrada.

Os resultados do evento superaram as expectativas dos palestrantes, dos congressistas, dos patrocinadores e da própria organização, reunindo durante dois dias um seletivo público de expectadores, profissionais renomados e atuantes nas mais diversas áreas da cadeia logística nacional e internacional, trazendo discussões e informações práticas e teóricas que enriqueceram e aumentaram o nível de aprendizagem de todos, cumprindo com o objetivo principal do evento, que ora registra-se nestes Anais.

Assim, em nome da Comissão Estadual de Direito Marítimo e Portuário da OAB/SC, registramos os nossos agradecimentos a todos que colaboraram para o efetivo sucesso do IX Congresso Nacional de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro das Seccionais da OAB, e aguardamos a realização do próximo, em 2022, na Bahia.

Programação

(sujeita a alteração por decisão da organização do evento):

1º dia – 26 agosto de 2021:

Horário: 07h30: Abertura/Credenciamento/Testagem Rápida OBRIGATORIA e gratuita (Covid-19), realizada por equipes especializadas.

Cerimônia de abertura – Horário: 9h00 às 10h25.

Primeiro Painei – Horário: 10h30 às 12h00

TEMA: Desestatização dos Portos: Modelos e Perspectivas para o Brasil.

- [1] Beatriz Gallotti – OAB/DF – Presidente de Mesa.
- [2] Diego de Paula – OAB/SC – Moderador.
- [3] Diogo Piloni – Ministério da Infraestrutura – Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários.
- [4] Eduardo Nery – Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).
- [5] Almirante Murilo Barbosa – Presidente da Associação Terminais Privados (ATP).
- [6] Jesualdo Conceição da Silva – Presidente Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP).
- [7] Marcelo Werner Salles – Conselheiro da SCPAR Holding e Membro do Conselho Estratégico de Infraestrutura da Fiesc.

INTERVALO DO ALMOÇO

Segundo Painei – Horário: 13h30 às 15h00

TEMA: Transporte Multimodal: Qual o Papel das Agências Reguladoras?

- [1] Ademar Dutra – OAB/SC – Presidente de Mesa.
- [2] James Winter – OAB/SC – Moderador.
- [3] Adalberto Tokarski – Diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).
- [4] Rafael José Botelho Faria – Diretor da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac).
- [5] Cristiano Della Giustina – Superintendente da Suroc (ANTT).

[6] Luis Fernando Resano – Presidente da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac).

[7] André de Seixas Ponce Alves – Presidente da Logística Brasil.

Terceiro Painel – Horário: 15h15 às 16h45

TEMA: Tópicos Especiais de Direito Marítimo (Responsabilidade Civil).

[1] Leandro Alberto Bernardi – OAB/PR – Presidente de Mesa.

[2] Renã Margalho – OAB/PA – Moderador.

[3] Godofredo Mendes Viana (OAB/RJ).

[4] Eliane Octaviano Martins (OAB/SP).

[5] Paulo Henrique Cremonese (OAB/SP).

[6] Luiz Felipe Galante (OAB/RJ).

Intervalo – **Apresentação dos Artigos** – 2 (dois) artigos de 10 minutos cada.

TEMA: O Instituto de Avaria Grossa Deve Ser Extinto?

Autor: Marcos Aurélio de Arruda – Horário: 16h50.

TEMA: Conhecimento de Embarque Eletrônico: a Impossibilidade de Utilização Somente nos Termos do Decreto nº 10.278/2020 e a *Blockchain* Como Alternativa Complementar.

Autor: Hernani Ferreira – Horário: 17h10.

Quarto Painel – Horário: 17h30 às 19h00

TEMA: Relações de Trabalho: o Trabalho Portuário Avulso e Vinculado e o Trabalho Marítimo.

[1] Najla Buhatem Maluf – OAB/MA – Presidente de Mesa.

[2] Pedro Calmon Neto – OAB/RJ – Moderador.

[3] Lucas Rênio (OAB/SP).

[4] Augusto Grieco Sant’Anna Meirinho – Procurador do Ministério Público do Trabalho.

[5] José Adilson Pereira – Presidente do Sindicato dos Estivadores do Estado do Espírito Santo (Sindestiva).

[6] Jacqueline Wendpap (OAB/PR).

2º dia – 27 agosto de 2021:

Início – **Apresentação de Artigos** – Horário: 08h30 – 2 (dois) artigos de 10 minutos cada.

TEMA: Aplicação da Tecnologia *Blockchain* no Conhecimento de Embarque Marítimo Como Meio de Efetivação da Segurança Jurídica.

Autores: Carla Adriana Comitre Gibertoni e Bruno Malek Rodrigues Pilon – Horário: 08:30h.

TEMA: A Dragagem do Canal do Porto de Montevideú: Concorrência Internacional?

Autores: Giovanna Martins Wanderley e Rogério de Oliveira Gonçalves – Horário: 08:50h.

Quinto Painel – Horário: 09h00 às 10h30

TEMA: A Tecnologia na Liberação das Cargas: O B/L Eletrônico, *Blockchain* e o Fim dos Documentos em Papel (Decreto nº 10.278/2020).

[1] Marcelo Sammarco – OAB/SP – Presidente de Mesa.

[2] Bruno Tussi – OAB/SC – Moderador.

[3] Leonardo Parentoni (OAB/MG).

[4] Marcos Nobrega – UFPE.

[5] Sérgio Garcia da Silva Alencar – Auditor da Receita Federal do Brasil (RFB).

[6] Jardel Fischer (TI – Portonave).

Sexto Painel – Horário: 10h45 às 12h15

TEMA: Gerenciamento de Risco Aduaneiro e os Direitos e Garantias Fundamentais.

[1] Décio Bruno Lopes – Anfipi – Presidente de Mesa.

[2] Jonatas Goetten – OAB/SC – Moderador.

[3] Thális Andrade – Ministério da Economia – Secretaria de Comércio Exterior.

[4] Sérgio Garcia da Silva Alencar – Sindicato Nacional dos Auditores Fiscais da Receita Federal do Brasil (Sindifisco).

[5] Fábio Tavares (Despachante Aduaneiro).

[6] Fernando Pieri (OAB/MG).

INTERVALO DO ALMOÇO

Sétimo Painel – Horário: 13h30 às 15h00

TEMA: Convenção de Quioto Revisada: Infrações e Penalidades.

- [1] Simone Davel – OAB/SC – Presidente de Mesa.
- [2] Marcelo Del Pino – OAB/SC – Moderador.
- [3] Fernanda Kotzias – Conselho Administrativo de Recursos Fiscais.
- [4] Solon Sehn (OAB/SC).
- [5] Rodrigo Mineiro Fernandes – Conselho Administrativo de Recursos Fiscais (Carf).

Oitavo Painel – Horário: 15h15 às 16h45

TEMA: A sobre-estadia de Contêiner na Perspectiva dos Tribunais e da Agência Reguladora.

- [1] Iwam Jaeger Jr. – OAB/RJ – Presidente de Mesa.
- [2] Gabriella Goetten – OAB/SC – Moderadora.
- [3] Juiz Frederico Messias – Titular da 4ª Vara Cível de Santos – TJSP.
- [4] Gabriela Coelho da Costa – Superintendente de Fiscalização da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).
- [5] Larry Carvalho (OAB/CE).
- [6] Osvaldo Agripino de Castro Jr. (OAB/SC).

Intervalo – **Apresentação dos Artigos** – 2 (dois) artigos de 10 minutos cada.

TEMA: Boa-fé e Implicações da Prática de Mercado: Desafios da Sobre-estadia de Contêineres.

Autores: Marcel Nicolau Stivaletti e Ana Carolina Barbosa Kiritschenko – Horário: 16h50.

TEMA: Direito Aduaneiro: Principais Medidas em Tempo de Covid-19.

Autores: Camilla Beyersdorff Lucchiari e Daniel Felipe de Oliveira – Horário: 17h10.

Nono Painel – Horário: 17h30 às 19h00

TEMA: Serviço de Segregação e Entrega (SSE) v. Terminal Handling Charge 2 (THC2): o Equilíbrio entre os Interesses das Zonas Primárias e Secundária e dos Usuários da Logística.

[1] Arthur Rocha Baptista – OAB/RS – Presidente de Mesa.

[2] Thiago Miller – OAB/SC – Moderador.

[3] Alexandre Barreto – Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade).

[4] Bruno Pinheiro – Superintendente de Regulação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

[5] Cassio Lourenço (OAB/DF).

[6] Luciana Mattar Vilela Nemer (OAB/ES).

IX Congresso Nacional das Comissões de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da OAB

Painéis

1. Primeiro Painel – Tema: Desestatização dos portos: modelos e perspectivas para o Brasil.....	31
2. Segundo Painel – Tema: Transporte multimodal: qual o papel das Agências Reguladoras?	35
3. Terceiro Painel – Tema: Tópicos especiais de Direito Marítimo (responsabilidade civil)	40
4. Quarto Painel – Tema: Relações de trabalho: o trabalho portuário avulso e vinculado e o trabalho marítimo.....	48
5. Quinto Painel – Tema: A tecnologia na liberação das cargas: o B/L eletrônico, <i>blockchain</i> e o fim dos documentos em papel (Decreto nº 10.278/2020).....	53
6. Sexto Painel – Tema: Gerenciamento de risco aduaneiro e os direitos e garantias fundamentais	63
7. Sétimo Painel – Tema: Convenção de Quioto Revisada	70
8. Oitavo Painel – Tema: A sobre-estadia de contêiner na perspectiva dos tribunais e da Agência Reguladora.....	74
9. Nono Painel – Tema: Serviço de segregação e entrega (SSE) v. <i>terminal handling charge 2</i> (THC2): o equilíbrio entre os interesses das zonas primária e secundária e dos usuários da logística.....	79

Doutrinas

1. O Instituto de Avaria Grossa Deve Ser Extinto? Marcos Aurelio de Arruda	86
2. Conhecimento de Embarque Eletrônico: a Impossibilidade de Utilização Somente nos Termos do Decreto nº 10.278/2020 e a <i>Blockchain</i> Como Alternativa Complementar Hernani Ferreira.....	101
3. Aplicação da Tecnologia <i>Blockchain</i> no Conhecimento de Embarque Marítimo Como Meio de Efetivação da Segurança Jurídica Carla Adriana Comitre Gibertoní Fregona e Bruno Malek Rodrigues Pilon.....	122
4. A Dragagem do Canal do Porto de Montevideú: Concorrência Internacional? Giovanna Martins Wanderley e Rogério de Oliveira Gonçalves.....	133

5. Boa-Fé e Implicações da Prática de Mercado: Desafios da Sobre-Estadia de Contêineres Marcel Nicolau Stivaletti e Ana Carolina Barbosa Kiritschenko	154
6. Direito Aduaneiro: Principais Medidas em Tempos de Covid-19 Camilla Beyersdorff Lucchiari e Daniel Felipe de Oliveira Hilário.....	167
7. A Desestatização dos Portos Públicos Brasileiros e Perspectivas para a Infraestrutura Najla Buhatem Maluf	186
Apoiadores	195
Índice Alfabético e Remissivo	231

Primeiro Painel

Tema: Desestatização dos portos: modelos e perspectivas para o Brasil

- [1] Beatriz Gallotti – OAB/DF – Presidente de Mesa.
- [2] Diego de Paula – OAB/SC – Moderador.
- [3] Diogo Piloni – Ministério da Infraestrutura – Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários.
- [4] Eduardo Nery – Diretor Geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).
- [5] Almirante Murilo Barbosa – Presidente da Associação Terminais Privados (ATP).
- [6] Jesualdo Conceição da Silva – Presidente Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP).
- [7] Marcelo Werner Salles – Conselheiro da SCPAR Holding e Membro do Conselho Estratégico de Infraestrutura da FIESC.

CONSIDERAÇÕES DO PRESIDENTE DRA. BEATRIZ GALLOTTI E DO MODERADOR DR. DIEGO DE PAULA

O Congresso Nacional de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da OAB, evento setorial mais estimado pela comunidade jurídica, vem sendo realizado anualmente pelas respectivas comissões temáticas estaduais, tendo sido conduzido, em agosto de 2021, com muita segurança sanitária e maestria, pela Comissão de Santa Catarina.

No primeiro painel, que tratou sobre a Desestatização dos Portos: modelos e perspectivas para o Brasil, participaram Beatriz Gallotti (OAB/DF) como Presidente de Mesa, Diego de Paula (OAB/SC) na qualidade de moderador e como debatedores os senhores Diogo Piloni (Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários), Eduardo Nery (Diretor Geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários), Almirante Murilo Barbosa (Presidente da Associação Terminais Privados), Jesualdo Conceição da Silva (Presidente Associação Brasileira dos Terminais Portuários) e Marcelo Werner Salles (Conselheiro da SCPAR Holding e Membro do Conselho Estratégico de Infraestrutura da FIESC).

O contemporâneo tema eleito pela Comissão da OAB/SC foi motivado pela visão do Estado quanto à necessidade de propiciar avanços na gestão, operação e exploração de portos organizados no Brasil, com consequente aumento de investimentos e da movimentação de carga.

Trata-se, senão, do endosso às melhorias antiburocráticas indicadas na auditoria realizada pelo Tribunal de Contas da União, no escopo do Processo TC nº 022.534/2019-9 (Acórdão nº 2.711/2020 – Plenário), em que se demonstrou o crescimento da participação de terminais de uso privado em comparação com a ociosidade de muitas áreas localizadas nas poligonais de portos públicos, em especial derivada de amarras vinculadas a procedimentos adotados pela Administração Pública.

Mas, apesar de todos os benefícios que poderão advir desse novo modelo de desestatização de portos, já previsto na legislação setorial, é de se reconhecer a complexidade inerente à propositura, adoção e execução das concessões portuárias.

É fato que os estudos já divulgados permitem análise de perspectivas de resultado desse novo formato de gestão portuária, sendo este o ponto nodal abordado pelos painelistas que, conforme se verá adiante, representaram as distintas visões dos *players* impactados pelo tema.

A participação das iniciativas pública e privada no debate das desestatizações, propiciada pela comissão da Ordem dos Advogados, revelou-se importante meio para reduzir a assimetria da informação e difundir os conceitos jurídicos que, por fim e ao cabo, influenciarão as ações de cooperação entre as partes envolvidas, o que é essencial para o sucesso dos respectivos projetos de concessão portuária.

Conforme apresentado pelos debatedores, tanto o Porto Organizado de Santos como o de Vitória, o de Itajaí e o da Bahia têm sido objeto de análise, pelo governo federal, para submissão a um processo de desestatização, por meio de concessão, com investimentos esperados de mais de R\$ 20 bilhões até o fim do ano de 2022.

E, apesar da relevante cifra, restou claro que essa iniciativa foi motivada pela percepção de que o atual regime dos portos organizados possui entraves burocráticos, apresentando reiteradamente baixa eficiência, investimentos aquém do necessário em áreas de uso comum ou em acessos e altos custos suportados pelos usuários.

Provocado por perguntas da mediação, o secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários confirmou que cada desestatização seguirá

em um modelo *taylorizado*, mas sendo preocupação do Poder Público garantir que os valores praticados junto aos arrendatários – e, ao final, suportado pelos usuários – sejam módicos e, sempre que possível, reduzidos.

Outro ponto frisado, dessa vez pelo Diretor Geral da Antaq, dado que a fiscalização do concessionário permanecerá sob a competência da agência, foi quanto à elaboração de um parâmetro e métricas de desempenho a serem cobrados do concessionário para cumprimento do plano de investimento.

De outro lado, a ATP demonstrou que os terminais portuários também serão afetados, econômica ou comercialmente, por exemplo, pelo processo de desestatização, sendo importante, por isso, a interação entre todos os *stakeholders* e o Poder Público, tanto no momento de consulta e audiência públicas, mas também em encontros como o presente, realizado pela comissão.

E, pelo ineditismo do instituto da concessão na história recente do setor, a ABTP apresentou elogios, mas também recomendações visando aprimorar a segurança jurídica na transição do contrato de arrendamento do direito público para o privado e quanto à possibilidade, ou não, de certas competências da Administração Pública serem transferidas (total ou parcialmente) para o privado.

Já Marcelo Salles fez uma rica abordagem do cenário de desestatização que ganhou muita exposição no sul do país, em especial, por ainda haver dúvidas – e certa disputa política – se haverá a renovação do convênio de delegação da Autoridade Portuária do Porto Organizado de Itajaí ou se o plano de concessão do Programa de Parceria de Investimentos (PPI) será realizado.

Por fim, como não poderia deixar de ser, foram muitos os questionamentos apresentados pela plateia e conduzidos pela presidente de mesa, tais quais: Por que os respectivos portos foram escolhidos como *leading cases*? Qual a referência de modelo de concessão a ser adotado no Brasil? Considerando o alto valor de investimentos, como a modelagem garantirá que a concessão se pagará sem oneração das tarifas? A dita ineficiência verificada em alguns portos organizados é oriunda da gestão ou do modelo legal/contratual?

Em suma, responde-se, com base no painel, que os portos a serem concedidos foram estrategicamente selecionados após muito estudo e verificação de condições que visam entregar um melhor resultado, lastreado

no modelo de concessão australiano – obviamente adaptado à realidade brasileira e a ser implementado com melhorias sensíveis identificadas pelo governo federal – de modo que, mesmo com alta monta de investimentos, a expectativa da SNPTA é de que o ganho com eficiência gere lastro suficiente para a redução dos custos e tarifas. Ainda, que a desestatização não é resultado isolado de uma má gestão, mas de um modelo ultrapassado de contratação com a Administração Pública.

Em suma, viu-se que a expectativa dos interessados quanto às desestatizações é grande, uma vez que os portos são importantes instrumentos de agenda positiva e indutores do desenvolvimento logístico nacional. E, tanto quanto os investidores, os advogados que acompanharam atentamente o painel ainda possuem muita curiosidade quanto ao que se apresenta como a “solução desburocratizadora da infraestrutura portuária, de 2022”.

Muito embora o painel tenha sido encerrado próximo ao horário do almoço, a presença de quase a totalidade do público deixou claro que o primeiro momento do evento tinha sido um sucesso: de tema, debate, painelistas, segurança sanitária e que os próximos convidados ainda iriam contribuir para abrilhantar ainda mais o IX Congresso Nacional de Direito Marítimo Portuário e Aduaneiro OAB/SC.

Segundo Painel

Tema: Transporte multimodal: qual o papel das Agências Reguladoras?

- [1] Ademar Dutra – OAB/SC – Presidente de Mesa.
- [2] James Winter – OAB/SC – Moderador.
- [3] Adalberto Tokarski – Diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).
- [4] Rafael José Botelho Faria – Diretor da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).
- [5] Cristiano Della Giustina – Superintendente da SUROC (ANTT).
- [6] Luis Fernando Resano – Presidente da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (ABAC).
- [7] André de Seixas Ponce Alves – Presidente da Logística Brasil.

CONSIDERAÇÕES DO PRESIDENTE DR. ADEMAR DUTRA

O brilhantismo e relevância do IX Congresso Nacional de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro das Seccionais das OABs, organizado pelo Presidente da Comissão Estadual de Direito Marítimo e Portuário da OAB/SC, advogado James Winter, pode ser medido pelo painel “Transporte multimodal: qual o papel das Agências Reguladoras?”.

Atuaram como participantes do painel o senhor Adalberto Tokarski, diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), o senhor Rafael José Botelho Faria, diretor da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), o senhor Cristiano Della Giustina, superintendente da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), o senhor Luis Fernando Resano, representando a Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (ABAC), além do senhor André de Seixas Ponce Alves, representante da empresa Logística Brasil. O painel foi moderado pelo competente advogado James Winter e presidido pelo professor Ademar Dutra, vinculado à UNISUL.

O Brasil é um país de dimensão continental. Logo, transportar qualquer que seja o produto não é uma tarefa muito simples. As rodovias constituem o principal modal de transporte. No entanto, existem lugares em que as rodovias podem ser precárias ou não suficientes, sendo necessária a utilização de outro modal como o aéreo, o aquaviário ou o ferroviário.

A opção multimodal de transporte de carga proporciona vantagens, com destaque para tempo, custo, consumo energético e menor impacto ambiental. Além dos benefícios ambientais e econômicos do transporte multimodal, há as vantagens sociais, que envolvem a redução de acidentes, a diminuição do trânsito de caminhões e o menor desgaste das rodovias. A própria ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres – destaca algumas vantagens do transporte multimodal de cargas, a saber; (i) melhor utilização da capacidade disponível da matriz de transporte; (ii) utilização de combinações de modais mais eficientes energeticamente; (iii) melhor utilização da tecnologia de informação; (iv) ganhos no processo, considerando todas as operações entre origem e destino; (v) melhor utilização da infraestrutura para as atividades de apoio, como armazenagem e manuseio; e (vi) responsabilidade da carga, perante o cliente, de apenas uma empresa.

De acordo com a CNT – Confederação Nacional dos Transportes, no Brasil existe uma gama variada de serviços de transporte, todos girando em torno dos cinco modais básicos: ferroviário, rodoviário, aquaviário, dutoviário e aeroviário, assim como suas combinações.

A importância de cada modal de transporte é considerada, principalmente, pela carga transportada e pelas vantagens do modal. Os principais itens a serem considerados na hora de definir um modal de transporte são custo, características de serviços, rotas possíveis, tempo médio de entrega, capacidade de transporte, versatilidade, tempo de trânsito, segurança e rapidez, segundo a CNT. Dentre todas as alternativas possíveis, o mais importante a ser levado em conta é o balanço entre a qualidade oferecida e o custo. Todas as modalidades existentes possuem suas particularidades. Algumas são adequadas para determinado tipo de mercadoria e outras não.

O setor de logística de transportes tem sido auxiliado pela tecnologia no processo de gerenciamento da recepção, entrega e armazenagem de produtos. Essa otimização se dá por meio do uso da tecnologia da informação e tecnologia da comunicação. Isso impacta de maneira direta a qualidade e a rapidez dos transportes e aumenta o nível de satisfação dos clientes que contratam os serviços de empresas que o utilizam. Apesar dos avanços apresentados no Brasil, os aportes logísticos de natureza multimodal carecem ainda muito de significativos avanços tecnológicos, principalmente para atuarem no meio hídrico, o qual deverá se fazer associado às necessidades da intermodalidade de transportes e meios logísticos, principalmente na Região Amazônica Brasileira.

Por meio de auditoria, o TCU – Tribunal de Contas da União constatou que o Ministério de Infraestrutura avançou em termos de governança para estruturação da política pública de integração dos modais de transportes, mas fragilidades em planos de logística ainda prejudicam a integração dos modos de transporte no País. Essa foi uma das conclusões a que chegou o Tribunal de Contas da União – TCU (Acórdão nº 1327/2020-Plenário) após auditoria realizada no Ministério da Infraestrutura (Minfra) e na Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) para avaliar os obstáculos ao desenvolvimento da integração multimodal de transportes no Brasil. O transporte multimodal envolve a articulação entre os vários modos de transporte. Estudos indicam que, no modo rodoviário, a eficiência ocorre entre distâncias de até 400km, enquanto por ferrovia a distância é de 400km a 1.500km e, por hidrovia, de 1.500 a 3.000km. Apesar disso, o Brasil concentra o transporte de cargas no modal rodoviário.

O transporte multimodal é a melhor opção para o Brasil, pois a associação de vários sistemas de transporte e a criação de terminais rodoviários, ferroviários e hidroviários reduzem os fretes, incrementam a competitividade dos produtos e permitem uma maior integração territorial.

Estes e outros assuntos foram discutidos durante o painel, com destaque para os avanços obtidos nos últimos anos, associado à maturidade e postura das agências reguladoras, no sentido de unirem esforços para a eliminação ou minimização dos problemas atualmente enfrentados pelos usuários do diversos modais de transporte.

CONSIDERAÇÕES DO MODERADOR DR. JAMES WINTER

O painel sobre o papel das Agências Reguladoras no transporte multimodal contou com a participação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), na pessoa de seu Diretor Adalberto Tokarski, com a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), representada pelo Diretor Rafael José Botelho Faria, e, ainda, com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), por seu Superintendente Cristiano Della Giustina, além das agências reguladoras, a Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (ABAC) foi representada por Luis Fernando Resano e a empresa Logística Brasil, por seu Presidente André de Seixas Ponce Alves, sendo brilhantemente conduzido e presidido pelo experiente Professor Ademar Dutra, representante da UNISUL e moderada pelo advogado James Winter, Presidente da Comissão Estadual de Direito Marítimo e Portuário da OAB/SC.

Vale introduzir que o transporte multimodal é aquele no qual, com apenas um conhecimento de transporte, a carga é transportada por mais de um tipo de modalidade, seja ele terrestre, aéreo ou aquaviário; ocorre que, em que pese parecer simples a sua dinâmica, sua realidade é outra, razão da escolha do tema para discussão.

O envolvimento sobre o “transporte multimodal” é amplo e complexo, sendo que se poderia realizar um congresso inteiro só com este título, eis que dentro do seu fundo de discussão encontram-se questões envolvendo diretamente o transporte e as infraestruturas (aérea, portuária, ferroviária, hidroviária, rodoviária) – cada qual com seus gargalos logísticos, até questões operacionais e burocráticas, inclusive já objeto de profundo estudo e investigação fomentado pelo Tribunal de Contas da União (TCU), no Processo TC nº 023.297/2018-2, que gerou o Acórdão nº 1.383/2019, do Relator Ministro Bruno Dantas, o que notoriamente veio a ser primordial para a criação do DT-e (Documento Eletrônico de Transportes), nascido recentemente com a Medida Provisória nº 1.051/2021 e aplicado ao transporte multimodal de cargas no Brasil, cuja competência de fiscalização ficou a cargo das Agência Reguladoras.

Neste cenário, a Antaq, do ponto de vista estrutural, defendeu a melhoria nos serviços de navegação interior e de cabotagem, além do aumento de disponibilidade de infraestruturas portuárias e de acessos rodoviários e ferroviários de interligação com elas; já no aspecto operacional burocrático, sugeriu a redução de burocracia, a agilização de processos internos e a modernização dos normativos.

A ANAC, além de ratificar o posicionamento da Antaq, expôs a importância de melhorar e fomentar os Operadores Econômicos Autorizados (OEA), buscando a facilitação e a melhoria na segurança das operações multimodais, defendendo uma regulação responsável com a criação de um ambiente regulatório que possibilite a descentralização do mercado e aumente a concorrência, bem como uma aproximação mais aprofundada com as demais autoridades intervenientes, a exemplo da Anvisa, do MAPA e da Receita Federal do Brasil (RFB).

A ANTT, além de diversos posicionamentos similares com os das demais agências, destacou a importância do DT-e e dos ajustes necessários para sua implementação funcional dentro do País.

A ABAC, de forma muito aprofundada, demonstrou o passo a passo da “ilógica” cadeia burocrática para poder realizar o transporte multimodal

no Brasil, trazendo e expondo desde os elementos da falta de comunicação estrutural até a enorme dificuldade de superar as questões fiscais estaduais que interferem nas políticas públicas de transportes, face às diferenças tributárias e arrecadatórias de cada Estado, defendendo as razões reais sejam operacionais ou geográficas que justificam plenamente o uso do transporte da cabotagem, fazendo críticas sobre a falta de incentivos para a compra do *bunker*.

De outro lado e encerrando o painel, a Brasil Logística criticou a proposta do Ministério da Infraestrutura de fusão da Antaq com a ANTT como forma de alavancar a multimodalidade no Brasil, arrazoando que o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte (CONIT), extinto em 2019, seria o ambiente técnico capaz de superar e melhorar as políticas públicas de transportes, pois a multimodalidade não é só competência das agências reguladoras, eis que envolve diversos outros setores. Foram expostas fragilidades regulatórias, em especial da parte marítima, para contra os usuários dos serviços, com o surgimento de condutas oportunistas e anticoncorrenciais, destacando a concentração de mercado, a verticalização de portos e terminais privados, destacando o PL 4.199/2020 (BR do Mar), em que o Cade registrou a possibilidade de alta concentração de mercado. Outro ponto frisado foi a falta de critérios de abusividade para fixação dos preços do SSE, emanados da Resolução nº 34 da Antaq, o que traz prejuízos a todos, além dos abusos de sobre-estadia de contêineres, cobranças de THC e sobretaxas. Para tanto, foram sugeridos meios para realizar um transparente sistema de unificação de rubricas portuárias, bem como o acompanhamento do preço dos fretes.

Ao final, ficou registrado o senso comum de que, para promover um sistema acessível de transporte multimodal que seja eficiente e seguro, será necessária a participação de todos os envolvidos, desde as agências reguladoras, usuários, governos e o mercado, sempre com foco em uma política de logística integrada, buscando o desenvolvimento tecnológico e a quebra de barreiras burocráticas.

Terceiro Painel

Tema: Tópicos especiais de Direito Marítimo (responsabilidade civil)

[1] Leandro Alberto Bernardi – OAB/PR – Presidente de Mesa.

[2] Renã Margalho – OAB/PA – Moderador.

[3] Godofredo Mendes Viana (OAB/RJ).

[4] Eliane Octaviano Martins (OAB/SP).

[5] Paulo Henrique Cremonese (OAB/SP).

[6] Luiz Felipe Galante (OAB/RJ).

CONSIDERAÇÕES DO PRESIDENTE DR. LEANDRO ALBERTO BERNARDI

O terceiro painel apresentou reflexões sobre tópicos especiais de Direito Marítimo voltados a responsabilidade civil. Foram tratadas, respectivamente, as questões relativas às Convenções Internacionais, Arbitragem, passando pelo CDC e danos ambientais, culminando com a solidariedade entre o P&I Club e o Armador. O brilhantismo das exposições, a qualidade dos expositores e a atualidade dos temas são dignos de nota.

“Da discussão nasce a luz”, provérbio antigo que, em sua gênese e calcado no latim, remete à ideia de inovação e da investigação. Pois bem, a responsabilidade civil no Direito Marítimo, a esta seara nos chamou o IX Congresso Nacional de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro das Seccionais da OAB.

O Direito Marítimo, tratado como direito misto, nem público e nem privado, em que não existe predominância de um ou de outro, mas entrelaçamentos de fundamentos, princípios, normas e diretrizes que ora se tocam, ora se afastam, mas que, ao final, visam regular as relações derivadas das coisas do mar em suas atividades mercantis, de cunho eminentemente contratual, mas não exclusivo, com forte esteio no Direito Comercial, e este, por sua vez, ancorado no Direito Civil e regulado pelo ente público. A aplicação das previsões contidas em Tratados e Convenções Internacionais também são objeto de discussões.

Neste contexto, onipresente se faz a responsabilidade civil, desde sua concepção romana, pela antijuridicidade do não cumprimento de uma obrigação, por condutas ilícitas, lícitas, individuais, coletivas, de terceiros ou próprias, que trazem, por sua vez, ao obrigado a consequência jurídica do restabelecimento do estado anterior da relação quebrada ou corrompida, como intenção e resultado finalístico, a responsabilização do agente e reparação integral.

Ditados por algoritmos com aplicações e projeções quase infinitas, discute-se o futuro da responsabilidade civil e sua transformação que vão se moldando a outros apelos, em que o Direito Marítimo não ficará o indene, pois o nexo de causalidade-culpa-dano deixa de ser elemento exclusivo ao dever de indenizar. É o que constatamos ao analisar a teoria da culpa coletiva (causalidade alternativa), a teoria da perda de uma chance, a teoria do risco, sem falar na teoria da indenização punitiva e do *duty to mitigate the damage* ou o dever que tem a parte, a quem o dano aproveita, de não permanecer inerte, agravando-o deliberadamente.

Em regra, no caso do transportador marítimo, sua responsabilidade perante o embarcador inicia-se com o recebimento da mercadoria no porto de origem e tem seu termo na entrega do produto ao destinatário indicado, devendo apresentar ressalvas no conhecimento de embarque (*“bill of lading”*) quando necessário.

Acerca do tema, o Código Civil brasileiro, em seu art. 750, prevê:

Art. 750. 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.

Atualmente, o entendimento brasileiro veda, ainda que expressamente prevista em contrato, cláusula de limitação de responsabilidade do transportador, o que, por vezes, gera descontentamento dos *players* envolvidos em operações internacionais dessa natureza.

A exemplo das discussões travadas em tribunais, é possível citar o *leading case* do REsp 1.705.222/SP acerca da hipoteca naval e aplicação de tratados internacionais e legislação interna, as limitações impostas às seguradoras que, em tese, se sub-rogam em todos os direitos do segurado, a aplicação de responsabilidades decorrentes do Código de Proteção e Defesa do Consumidor e a inversão do ônus da prova, embora transações dessa natureza versem acerca de termos contratuais.

Além disso, por se tratar de atividades reconhecidas como de risco para direitos de outrem, os agentes experimentam decisões judiciais que aplicam a responsabilidade objetiva na reparação de danos eventualmente causados a um grupo de pessoas que são equiparados a consumidores, na forma do art. 17 do Código de Proteção e Defesa do Consumidor.

Assim, a evolução bate porta a porta, pois são novos tempos, novos desafios, o mundo mudou e está em transformação acelerada. Como Belchior vaticinou em uma linda canção: de modo irremediável, o novo sempre vem.

Nesta moldura, desvelaram-se em preciosos ensinamentos, que proporcionaram a oportunidade de aprofundamento de estudos ligados ao Direito Marítimo, os luminares Godofredo Mendes Viana, Eliane Octaviano Martins, Luiz Felipe Galante e Paulo Henrique Cremonese, aos quais reverencio e agradeço pelo privilégio de compartilhar a mesa dos mestres na condição de aprendiz.

CONSIDERAÇÕES DO MODERADOR DR. RENÃ MARGALHO SILVA

O terceiro painel do IX Congresso Nacional de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da OAB apresentou, como eixo temático, a responsabilidade civil, no âmbito do Direito Marítimo.

Após a apresentação dos conferencistas e do mediador, com a leitura dos respectivos currículos resumidos, o Dr. Leandro Alberto Bernardi, presidente de mesa, passou a palavra para o Dr. Renã Margalho, que contextualizou e coordenou as exposições.

A primeira palestra foi proferida pelo Dr. Godofredo Mendes Viana, que abordou a temática “Convenções Internacionais e limitação de responsabilidade”.

Sua exposição enfatizou que o Estado brasileiro adotou a teoria monista. Desse modo, a adesão a Convenções Internacionais não presume a flexibilização da soberania do Brasil, posto que sua incorporação efetiva ao ordenamento jurídico pátrio tem como pré-requisito a edição de norma interna, materialmente idêntica, de igual teor, subordinadas hierarquicamente ao texto constitucional.

Subsidiando-se nos arts. 27 e 46 da Convenção de Viena sobre Direito dos Tratados, de 1969, ratificada pelo Brasil por meio do Decreto nº 7.030/2009, Mendes Viana aduziu que os Tratados não positivados têm valor de costume positivado.

Para contextualizar a importância da adesão às normas internacionais, foi exposto o *case* OSX 3, que, após divergências de entendimento entre as instâncias de piso e recursal, derivou no entendimento do STJ sobre a validade de hipoteca marítima de navio estrangeiro, junto ao Estado de registro, no território brasileiro.

Ao citar o Recurso Especial nº 1.341.364/SP, Mendes Viana enfatizou a *prevalência do Diploma transnacional, nos termos do art. 178¹ da Constituição da República, considerando que “[...] as normas e os tratados internacionais limitadores da responsabilidade das transportadoras aéreas de passageiros, especialmente as Convenções de Varsóvia e Montreal, têm prevalência em relação ao Código de Defesa do Consumidor”*.

Foi ressaltado que o Brasil promulgou apenas 65 das 165 das Convenções Internacionais ligadas a temas marítimos, das quais 84 Convenções não foram assinadas, 9 foram assinadas, mas não ratificadas ou aderidas e 7 foram ratificadas, mas não promulgadas.

Ao final, Mendes Viana conclui sua apresentação afirmando que:

- 1) o Direito Marítimo é transfronteiriço por natureza, daí a importância de adesão aos tratados internacionais pelo Brasil;
- 2) o direito consuetudinário é importante fonte no Direito dos Transportes, e as recentes decisões do STJ confirmam a tradição e respeito na preservação de tais tratados por parte do Brasil;
- 3) existe a necessidade de mobilizar os três poderes, para uma cultura inclusiva do Brasil no Direito Internacional em matéria de transportes; e
- 4) o controle judicial *in abstracto* de constitucionalidade dos tratados a partir da sua inserção no ordenamento interno e a adoção das técnicas de hermenêutica asseguram que os tratados sempre poderão sofrer as adequações necessárias, ainda que tenham sido incorporados sem ressalvas.

A próxima palestrante, a Dra. Eliane Maria Octaviano Martins, abordou a temática sobre arbitragem marítima, segundo a doutrina e a jurisprudência.

1 CF: “Art. 178. A lei disporá sobre a ordenação dos transportes aéreo, aquático e terrestre, devendo, quanto à ordenação do transporte internacional, observar os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade”.

Octaviano Martins iniciou sua fala abordando o tecnicismo que envolve os *cases* de avarias e contratos marítimos, com grandes repercussões financeiras para as partes diretamente interessadas. Por vezes, seja pela morosidade, seja pela falta de domínio técnico dos institutos próprios do Direito Marítimo, há um sentimento de insegurança e insuficiência do Judiciário por parte dos envolvidos no litígio.

Nesse contexto, a arbitragem se torna uma alternativa viável e eficiente, por atender aos requisitos de celeridade e tecnicidade, posto que o litígio será julgado em um prazo consideravelmente menor, quando comparado ao tempo médio do Judiciário brasileiro, e por árbitros com profundo conhecimento técnico sobre o objeto da demanda. Ademais, verifica-se uma significativa qualidade de litígios submetidos ao Judiciário envolvendo o tema.

Para sua validade, as partes necessitam dispor livremente sobre a cláusula arbitral, especificando, na cláusula compromissória, a qualificação das partes, dos árbitros e da matéria que será objeto do procedimento, devendo indicar o lugar em que será proferida a sentença arbitral e a indicação da legislação aplicável ao caso, conforme previsto na Lei nº 9.307/1996.

A palestrante pontuou a divergência jurisprudencial que versa sobre a validade da cláusula arbitral em contratos de transporte marítimo, destacando o REsp 1321586, que considerou o compromisso arbitral válido em contrato de transporte e as Apelações nºs 1002847-62.2016.8.26.0562 e 7.307.457-0, ambas do Tribunal da Justiça do Estado de São Paulo, que consideraram o compromisso arbitral não vinculante e vinculante, respectivamente, à seguradora sub-rogada.

Por fim, concluiu que:

- 1) a arbitragem é melhor método de solução de litígios que envolvem a indústria *shipping* e os contratos de utilização de navios para o transporte de mercadoria, considerando suas especificidades;
- 2) no Brasil, ainda se tem uma cultura de litigância judicial;
- 3) a validade da cláusula arbitral depende, dentre outros requisitos, da voluntariedade das partes em assumir tal compromisso; e
- 4) há divergência de entendimento do Judiciário acerca da validade do compromisso arbitral nos contratos de transporte marítimo

e sobre o alcance do referido compromisso a seguradora sub-rogada, quando assumido pelo segurado.

O Dr. Paulo Henrique Cremoneze, responsável pela terceira palestra do painel, iniciou sua fala comentando sobre a importância da arbitragem no Direito Marítimo, sobretudo pelo “selo da especificidade material” dos árbitros julgadores, que garantem uma maior segurança para as partes envolvidas, enfatizando que não se opunha ao instituto, desde que fosse observado o livre consentimento das partes em assumi-lo, não podendo ser considerado válido o compromisso que derivasse de contrato de adesão.

Por esse motivo, Cremoneze declarou se posicionar pela invalidade e ineficácia, mesmo nulidade, da cláusula de arbitragem presente nos conhecimentos internacionais de transporte marítimo de carga, posto que a cláusula que dispõe sobre o compromisso arbitral é abusiva, pois não há compromisso propriamente dito, mas imposição por parte do transportador.

O negócio de transporte marítimo de carga é instrumentalizado pelo conhecimento, o *bill of lading*. Sua natureza jurídica, para muitos, é a de um contrato de adesão. Para outros tantos, de título de crédito. Em termos práticos, importa um pouco menos a discussão, já que o clausulado que contém é efetivamente determinado apenas por uma das partes, o emissor (transportador). Nele não há manifestação bilateral de vontades. Daí dizer-se que as cláusulas são impostas ao embarcador e ao consignatário da carga.

Pelo exposto, as cláusulas unilaterais devem ser interpretadas e aplicadas restritivamente. Quando implicarem cerceamento de direitos ou algum prejuízo especialmente sensível, o signo da ilicitude (abusividade) se impõe.

Por fim, aduziu que não pode ser imputado o alcance da cláusula arbitral a seguradora sub-rogada, por não assumir voluntariamente tal compromisso.

Concluiu que:

- 1) o compromisso arbitral não se aplica ao contrato de transporte, por não haver um compromisso entre as partes, mas sim uma imposição; e
- 2) o compromisso arbitral não alcança a seguradora sub-rogada, posto que esta não assumiu o compromisso em face do transportador.

Finalizando as apresentações, o Dr. Luis Felipe Galante, último conferencista do painel, palestrou sobre os limites da incidência do art. 17 do Código de Defesa do Consumidor, nos casos de poluição marinha causada por óleo.

O conferencista utilizou como referência primária *case* de vazamento de hidrocarbonetos ocorrido no Rio de Janeiro em 18 de janeiro de 2000, na Refinaria Duque de Caxias (REDUC), que ocasionou o despejo de cerca de 1,3 milhões de litros de óleo na Baía de Guanabara, que gerou dano direto aos pescadores locais.

Foi exposto que o Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro (TJRJ), por meio de diversos julgados, entendeu que a Lei nº 8.078/1990 – Código de Defesa do Consumidor (CDC) – se aplicava ao caso, com base no art. 17 da referida norma, que equipara a consumidor todas as vítimas do evento.

Diante dos precedentes do TJRJ, disseminou-se a prática de invocação do CDC nas ações de pescadores por vários locais do Brasil.

Foi ressaltado que a aplicabilidade do CDC repercute em diversas questões processuais, como competência territorial, competência funcional, prazo prescricional e distribuição de ônus probatório.

Em 2016, a 2ª Seção do Superior Tribunal de Justiça se manifestou sobre a questão, no julgamento do CC 143.204/RJ, de relatoria do Ministro Ricardo Villas Bôas Cueva, entendendo aplicável à espécie as regras de competência do CDC, ao caso narrado.

Galante concluiu sua apresentação enfatizando que:

- 1) os julgamentos do STJ foram considerados aplicáveis em cada caso concreto. Extrapolá-los como regra de aplicação obrigatória a outros processos carece de fundamento legal;
- 2) as decisões proferidas uma fundamentação precária ou mesmo inexistente quanto ao cabimento da aplicação do CDC aos pescadores, estando em desconformidade com o exigido no art. 489, § 1º, I e V, do Código de Processo Civil, posto que se limitam a indicar e reproduzir ato normativo, sem explicar sua relação com a causa e indicar precedentes sem demonstrar sua adequação ao caso concreto; e
- 3) é necessário ir à raiz jurídica da questão. A aplicabilidade do art. 17 do CDC pressupõe-se a existência de relação de consumo

adjacente que derive em dano a terceiro. No caso exposto, não há relação jurídica primária de consumo que justifique a aplicabilidade do referido dispositivo.

Quarto Painel

Tema: Relações de trabalho: o trabalho portuário avulso e vinculado e o trabalhado marítimo

[1] Najla Buhatem Maluf – OAB/MA – Presidente de Mesa.

[2] Pedro Calmon Neto – OAB/RJ – Moderador.

[3] Lucas Rênio (OAB/SP).

[4] Augusto Grieco Sant’Anna Meirinho – Procurador do Ministério Público do Trabalho.

[5] José Adilson Pereira – Presidente do Sindicato dos Estivadores do Estado do Espírito Santo (Sindestiva).

[6] Jacqueline Wendpap (OAB/PR).

CONSIDERAÇÕES DA PRESIDENTE DRA. NAJLA BUHATEN MALUF

O trabalho portuário é a força humana lançada no desempenho das fainas relativas à movimentação de cargas nos portos. A necessidade dessa atividade se intensificou com a abertura dos portos brasileiros em 1808, trabalho este que era até então feito pelos próprios membros da tripulação do navio – o carregar e descarregar de mercadorias. Tal movimento de consolidação do setor portuário trouxe o início do trabalho especializado neste segmento, e logo, com a incorporação de novas tecnologias e equipamentos, a máquina se torna parceira do labor humano, apesar de gerar também incertezas na garantia do emprego.

Não foi por acaso que a Organização Internacional do Trabalho – OIT passou a ter papel preponderante na elaboração de convenções trabalhistas, em especial a de nº 137, dispondo sobre a proteção ao trabalhador portuário. Isto se deu majoritariamente, em razão da implementação da mecanização no labor portuário, que aumentou significativamente ao longo das décadas.

A nossa Constituição Federal, para evitar os efeitos negativos do avanço tecnológico, a exemplo do desemprego, garantiu, em seu art. 7º:

São direitos urbanos e rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição social:

[...]

XXVII – proteção em face da automação, na forma da lei.

Ademais, a Lei nº 8.630/1993, lei de modernização dos portos, apresentou novas diretrizes para o trabalho portuário, incluindo a ratificação da Convenção nº 137 da OIT, por meio do Decreto nº 1.574/1995. O antigo marco tinha como meta a atração de investimentos privados com a modernização de infraestrutura, bem como mudanças em relação à gestão do trabalho portuário, sinalizando a necessidade de novo direcionamento desta atividade. Consolidou-se, ainda, uma única categoria neste setor: a figura dos trabalhadores portuários avulsos, que podem ser cadastrados no Órgão Gestor de Mão de Obra – OGMO.

Com o advento da Lei nº 12.815/2013, a mesma sistemática é adotada com a previsão de que o trabalho portuário pode ser feito por aqueles com vínculo empregatício por prazo indeterminado e por trabalhadores portuário avulsos. São diversos os entendimentos e decisões das Cortes e leis trabalhistas, valendo destacar a importância da atividade do trabalhador portuário para o desenvolvimento e a manutenção das inúmeras atividades econômicas do País. Sem dúvida, tal segmento, além de fundamental para a movimentação das cargas nos portos, é indispensável para a efetividade do comércio exterior de todas as nações.

O tema do desenvolvimento do trabalho portuário enquadra-se, perfeitamente, entre os painéis discutidos no IX Congresso Nacional de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro, realizado pela OAB-SC, no Costão do Santinho, nos dias 27 e 28 de agosto deste. A mesa foi composta pelos seguintes debatedores e advogados, além desta articulista: Pedro Calmon Neto (OAB-RJ) enquanto moderador; Lucas Rênio (OAB-SP); Jacqueline Wendpap (OAB-PR); Augusto Grieco Sant’Anna (Procurador do Ministério Público do Trabalho); e José Adilson Pereira – Presidente do Sindicato dos Estivadores do Estado do Espírito Santo (Sindestiva).

Aproveitou-se para reiterar que, mesmo com a pandemia, a atuação do trabalhador portuário foi imprescindível para garantir o abastecimento em todo o País. Graças aos esforços deles que outros setores são movimentados para dar suporte ao desenvolvimento econômico dos estados e de todo o Brasil.

BREVES COMENTÁRIOS DO MODERADOR PEDRO CALMON NETO SOBRE O PAINEL EM DESTAQUE

O painel, sob a Presidência da Dra. Najla Buhatem Maluf e moderação de Pedro Calmon Neto, contou com as brilhantes apresentações das

maiores Autoridades sobre o assunto, dando voz a todas as partes, tanto do poder público, como dos trabalhadores, como do empresariado, fazendo, assim, uma verdadeira mesa democrática tripartite. Os palestrantes foram, pela ordem de apresentação, Dr. Augusto Grieco, Dra. Lucas Rênio, Dr. José Adilson Pereira e Dra. Jacqueline Wendpap, que discutiram, de forma democrática, sobre a temática relativa às relações de trabalho: o trabalho portuário avulso e vinculado e o trabalho marítimo.

A Dra. Najla Buhatem Maluf é formada em Política Internacional pela Universidade da Flórida e Direito pelo Centro Universitário de Brasília. Ex-Assessora no Conselho das Américas-Washington e Ex-Assessora Internacional da Antaq e no Senado na Comissão de Infraestrutura. Sócia do RM Adv. Presidente da Comissão de Direito Marítimo/Portuário OAB/MA. Professora da MLAW Academy. Subprocuradora da Assembleia Legislativa MA e VP do Conselho Internacional do Brasil Export.

O Dr. Augusto Meirinho Sant’Anna Grieco é Doutor em Direito das Relações Sociais pela PUC/SP. Mestre em Direito Previdenciário pela PUC/SP. Especialista em Direito e Processo do Trabalho pela USP. Especialista em Relações Internacionais pela UCAM/RJ. Coordenador Nacional da CONATPA/MPT 2015-2019 e Gerente do Projeto Mar a Mar – CONATPA/MPT.

O Dr. Lucas Renio é advogado. Sócio da Advocacia RMM, com atuação especializada nas áreas do Direito Trabalhista Portuário, Coletivo e Sindical. Pós-Graduado em Direito e Processo do Trabalho pela USP e pela PUC-SP. Autor do livro *Temas de trabalho portuário: do individual ao coletivo, do “saco nas costas” à automação do porto 4.0*. Coautor e coorganizador do livro *Comentários à Lei nº 12.815/2013*. Professor Convidado nos cursos sobre Trabalho Portuário do MPT-ESMPU em 2017 e 2018, na Pós-Graduação de Direito Marítimo e Portuário da UNISANTOS e no Curso “Regulação Portuária Trabalhista” realizado pela ESA-Santos no ano de 2019. Palestrante no “V Congresso Nacional de Trabalho Portuário e Aquaviário da CONATPA-MPT-PGT”, no “VII Congresso Nacional de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro”, no “40º ENAT/15º ELAT” e no “IX CONOGMO FENOP”. Autor de artigos publicados internacionalmente na *Revista Cargo* de Portugal e na *Revista Mundo Marítimo* do Chile.

O Dr. José Adilson Pereira é estivador há 35 anos. Presidente da FNE – Federação Nacional dos Estivadores. Presidente do Sindicato dos Estivadores do Espírito Santo. Presidente da Intersindical da Orla Portuária do

Espírito Santo. Presidente da Federação Nacional dos Estivadores. Vice-Presidente da CONTTMAF – Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transporte Aquaviário e Aéreos, na Pesca e nos Portos. Vice-Presidente da CTB. Membro do CAP – Conselho de Autoridade Portuária do ES. Membro do Conselho de Supervisão do OGMO/ES. Membro da Comissão Nacional Tripartite revisando a NR 29. Formado em Administração de Empresas. Pós-Graduado em Cooperativismo.

A Dra. Jacqueline Wendpap é formada em Direito pela Universidade Federal do Paraná (1985). Especialista em Negociação pela Fundação Getúlio Vargas – São Paulo. Assessora no Senado Federal desde junho 2021. Chefe de Gabinete do Diretor Geral (Assessora de Diretoria) na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – Antaq de maio 2017 a novembro 2019 e de junho 2020 a fevereiro 2021. Chefe de Gabinete da Presidência da Autoridade Portuária de Santos S.A. – SPA (antiga Codesp) de novembro 2019 a maio 2020. Diretora Jurídica na Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina – APPA de 2013 a 2017. Secretária Municipal do Jurídico da Prefeitura de Paranaguá de 1992 a 1994. Sócia Fundadora da Wendpap e Advogados Associados de 1986 a 2013.

A palestra do Dr. Augusto Meirinho Grieco Sant’Anna nos brindou com um olhar acadêmico e minucioso sobre o tema “Gente do mar – um olhar especial para o trabalhador marítimo”, que abordou a temática com grande precisão, destacando que “a vulnerabilidade desses trabalhadores é acentuada em decorrência de exercerem as suas atividades profissionais em um ambiente de isolamento em relação ao restante da sociedade, o que lhe conferem certa invisibilidade”, mas que, com a ratificação, a nível global e sobretudo no Brasil, da Convenção do Trabalho Marítimo (MLC/2006) e com a atuação dos envolvidos, tal situação de vulnerabilidade está cada vez mais tutelada, visando ao bem-estar da chamada gente do mar (*seafarers* em inglês).

Na sequência, o Dr. Lucas Rênio nos trouxe uma abordagem técnica sobre o trabalho vinculado, o Sistema OGMO, o crescente movimento de automação do terminal portuário e o futuro do trabalho portuário.

Como representante da classe trabalhadora, o Dr. Jose Adilson Pereira, conhecido sindicalista e atual Presidente da Federação Nacional dos Estivadores, expôs, com grande maestria, a importância da interação das empresas com os sindicatos, sobretudo na busca de evoluções para a categoria, entre elas a própria multifuncionalidade.

Encerrando nosso painel, a Dra. Jacqueline Wendpap nos presenteou com seu amplo conhecimento, tendo transitado tanto no lado empresarial como no lado governamental, onde pôde contrapor certos aspectos apresentados no painel destacando a importância do debate com relação ao trabalhador avulso e o trabalhador vinculado e a questão da exclusividade e o princípio constitucional da liberdade de iniciativa.

Em suma, o painel foi um importante instrumento para o debate do trabalho marítimo e portuário, trazendo pontos de grande reflexão e certeza da necessidade da evolução das discussões visando não só ao desenvolvimento de postos de trabalho, como à multifuncionalidade, mas também a importância de respeitarmos a livre iniciativa visando à melhor adaptação à indústria 4.0, que está cada vez mais presente em nossas vidas.

Pedro Calmon Neto é advogado. Pós-Graduado em Direito Ambiental pela PUC/RJ. Pós-Graduado em Direito Empresarial pela FGV/RJ, com especialização em Direito Marítimo e Contratos pela FGV/RJ. Presidente pelo Brasil do Instituto Ibero-Americano de Direito Marítimo pelo biênio 2020-2022. Membro da Associação Brasileira de Direito Marítimo – ABDM. Membro da Comissão de Direito Marítimo e Portuário da OAB/RJ. Professor do Instituto Navigare e Maritime Law Academy. Classificado na Chamber's and Partners, Legal 500, Best Lawyers e Who's Who Legal.

Quinto Painel

Tema: A tecnologia na liberação das cargas: o B/L eletrônico, *blockchain* e o fim dos documentos em papel (Decreto nº 10.278/2020)

- [1] Marcelo Sammarco – OAB/SP – Presidente de Mesa.
- [2] Bruno Tussi – OAB/SC – Moderador.
- [3] Leonardo Parentoni (OAB/MG).
- [4] Marcos Nobrega – UFPE.
- [5] Sérgio Garcia da Silva Alencar – Auditor da Receita Federal do Brasil (RFB).
- [6] Jardel Fischer (TI – Portonave).

CONSIDERAÇÕES DO PRESIDENTE DR. MARCELO SAMMARCO E DO MODERADOR DR. BRUNO TUSSI

O painel, cuja finalidade era debater o possível desenvolvimento e entraves da utilização do conhecimento de embarque eletrônico (*bill of lading – BL*) nas operações de transporte oriundas ou destinadas ao Brasil, contou com a participação de grandes nomes do direito comercial, da tecnologia de informação e da Receita Federal do Brasil.

A abertura do painel foi realizada pelo Presidente de Mesa, Dr. Marcelo Sammarco, que discorreu sobre a importância do tema na conjuntura atual e afirmou ser de grande valia e de suma importância o debate que se iniciou, posto que tanto os entes privados como o Governo Federal já buscam alternativas para a completa eliminação do documento em papel.

Buscando introduzir o tema a todos os participantes, o moderador do painel, Dr. Bruno Tussi, enfatizou o conceito e as características do conhecimento de embarque, afirmando ser um documento emitido pelo transportador que possui 3 (três) funções primordiais: (1) recibo de entrega da mercadoria para transporte; (2) evidência de contrato de transporte; e (3) título de crédito representativo da mercadoria.

Sem mais delongas, destacando a função de título de crédito representativo da mercadoria e a necessidade da devolução do título para o rece-

bimento da carga, com base na legislação nacional e internacional, o moderador do painel apresentou o Decreto nº 10.278/2020 e a Notícia Siscomex Importação nº 17/2020, os quais outorgam os mesmos efeitos legais do conhecimento de embarque original a uma versão digitalizada em PDF/A ou PNG, autorizando o descarte do documento físico após a digitalização.

O moderador do painel ressaltou, ainda, a conclusão à qual a Comissão Bancária da Câmara Internacional do Comércio chegou quanto à utilização de conhecimentos de embarque eletrônicos, nos seguintes termos:

It should be possible to transfer the eB/L from one holder to another in a manner which ensures that there is only one holder at any one moment and that multiple copies cannot be put into circulation. It is not, for instance, sufficient to take a paper bill of lading, make a PDF image of it and then transmit it down the chain. Although the transmission of a PDF copy of the document by email is both quick and cheap, it is not secure and, more importantly, does not guarantee that there is only a single holder of the document at any one time. The same PDF image could be sent to multiple parties, all of whom might then claim to have rights to the goods.¹

Como forma de alimentar o debate, foram apresentados os seguintes questionamentos:

- Sendo o conhecimento de embarque (BL) um título de crédito representativo da mercadoria, como dar segurança para o possuidor desse documento em via eletrônica de que o título é único?
- Como dar segurança à Receita Federal do Brasil, terminal portuário e transportador de que o possuidor do arquivo eletrônico possui o direito de receber a mercadoria?
- O Decreto nº 10.278/2020 e a notícia Siscomex Importação nº 17/2020 trouxeram avanço ou retrocesso à já consagrada norma internacional que exige a devolução do conhecimento de embarque para o recebimento da mercadoria?
- Quais as soluções possíveis para a implementação da tecnologia na liberação das cargas?

1 INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE. *The legal status of electronic bill of lading: a report for the ICC Banking Commission*. Disponível em: <https://iccwbo.org/content/uploads/sites/3/2018/10/the-legal-status-of-e-bills-of-lading-oct2018.pdf>. Acesso em: 16 ago. 2021.

O primeiro especialista a fazer uso da palavra foi o Dr. Leonardo Parentoni², que proferiu as seguintes palavras:

Início parabenizando a organização do evento e agradecendo pelo convite, na pessoa do Dr. Bruno Tussi, bem como saúdo os colegas de painel.

Compete a mim fazer uma introdução sobre a possibilidade jurídica dos títulos de crédito 100% digitais, mencionando aspectos que serão, na sequência, aprofundados pelos próximos palestrantes. Serei sucinto, tendo em vista o limite de tempo fixado para a fala de cada painelista.

O conceito de títulos de crédito, como todos da área jurídica sabem, decorre das lições de Cesare Vivante, no início do século passado, quando definiu título de crédito como sendo “o documento necessário ao exercício do direito literal e autônomo nele mencionado”. Tal como usual com os gênios, o conceito de Vivante se manteve atual e adequado, após mais de um século. O que não significa que devamos interpretá-lo de forma estaque. Com efeito, para que os títulos de crédito conservem a sua utilidade, é preciso reler o conceito de Vivante, com os olhos do século XXI. Em especial, é preciso reler o requisito da “cartularidade”, para considerar que basta que o título de crédito tenha um suporte material, apto a registrá-lo, podendo esse suporte ser qualquer mídia digital. Daí por que, *hoje, tecnicamente é mais correto falar em “documentação”* do que em “cartularidade”, visto que aquele termo comporta o suporte material digital, ao passo que as cédulas, pela sua etimologia, remetem ao papel.

Essa releitura do conceito de Vivante foi pioneiramente realizada na França, em 1973, quando se criou a primeira figura de um título de crédito digital, a “*Lettre de Change-Relevé*”, naquela época registrada apenas em microfilme, fruto de demanda do setor financeiro para diminuir os custos e a burocracia com o armazenamento de títulos em papel. Aspecto que rapidamente chamou a atenção do Brasil, que passou a considerar opções semelhantes³. Em nosso país, o pioneiro a investigar cientificamente o tema foi Newton De

2 Fundador e Coordenador Científico do Centro de Pesquisa em Direito, Tecnologia e Inovação – DTIBR. Tem 20 anos de experiência nos setores público e privado. Doutor em Direito pela USP. Mestre em Direito Empresarial pela UFMG. Professor Adjunto de Direito Empresarial da UFMG e Titular do IBMEC/MG. Fundador e Coordenador da área de concentração em Direito, Tecnologia e Inovação na Pós-Graduação da Faculdade de Direito da UFMG. Pesquisador Visitante na Universidade do Texas em Austin/USA e na Agência de Proteção de Dados do Uruguai. Parceiro tecnológico estratégico na Universidade de Tecnologia de Sydney. Mentor de Equipe no Programa Law Without Walls – LWOW/USA.

3 DE LUCCA, Newton. Do título papel ao título eletrônico. *Revista de Direito Bancário e do Mercado de Capitais*, v. 60, p. 169-188, abr. 2013, p. 177. “Pode-se dizer que, em nosso país, as preocupações com a gestão dos títulos de crédito começaram por volta da década de 70. A tese que o Banco do Brasil levou ao XI Congresso Nacional de Bancos, em 1975, no Rio de Janeiro, intitulada ‘cobrança direta’, assinalava: ‘Área crítica dos serviços executados pelos bancos comerciais, a cobrança de títulos ameaça sufocar o Sistema sob toneladas desses papéis, de volume sempre crescente em face do expressivo desenvolvimento econômico nacional, de uma indústria mais dinâmica e produtiva e de um comércio mais agressivo’”.

Lucca, em 1985⁴. Todavia, inúmeros anos se passaram até que o “dogma da cartularidade” fosse de fato superado e os primeiros títulos de crédito em formato digital surgissem no Brasil⁵. Hoje, essa prática é amplamente reconhecida nos projetos de novo Código Comercial, em tramitação no Congresso Nacional, os quais dispõem que “título de crédito é o documento, *cartular ou eletrônico*, que contém a cláusula cambial”, bem como que “o título de crédito emitido em um suporte pode ser transposto para o outro”, de certa forma antevendo a interoperabilidade entre títulos digitais e em papel, ainda que o mais provável, no futuro, seja a opção pelos títulos exclusivamente digitais, dada a sua maior simplicidade, agilidade na circulação e redução de custos.

Questões jurídicas antes tormentosas já começam a ser superadas. Por exemplo, a *autoria e a integridade do documento* podem ser asseguradas por meio da certificação digital nos moldes da ICP-Brasil (Medida Provisória nº 2.200-2/2001). A necessidade de que não circule simultaneamente mais de uma via do documento pode ser assegurada com o uso de *token* não fungível, registrado em *blockchain* (*non fungible token – NFT*).

Assim, certamente será possível, num futuro próximo, *automatizar toda a negociação*, desde a saída da mercadoria do fornecedor, a emissão do BL, depósito do valor da compra em conta garantia (*escrow account*), rastreamento do transporte marítimo em tempo real, via sensores e GPS, uso de “oráculo”⁶ do *blockchain* para atestar a conformidade dos bens entregues e autoexecutoriedade do pagamento, via *smart contracts*. Até mesmo eventual arbitragem, para dirimir controvérsias, poderia ser automatizada, não no sentido de que um *software* substitua a decisão humana, mas para permitir que a instauração da arbitragem e indicação da câmara arbitral também seja feita via *smart contracts*.

Encerro minha breve fala com uma provocação aos presentes: esse é um futuro *possível*, mas é o futuro que *desejamos*? Bom dia a todos e agradeço novamente pelo convite.

4 DE LUCCA, Newton. *A cambial-extrato*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1985.

5 Para aprofundamento, consulte-se: PARENTONI, Leonardo. A duplicata virtual e os títulos de crédito eletrônicos. *Revista da Faculdade de Direito da UFMG*, Belo Horizonte, v. 65, p. 409-465, jul./dez. 2014. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/277619717_A_DUPLICATA_VIRTUAL_E_OS_TITULOS_DE_CREDITO_ELETRONICOS_-_DOI_1012818P0304-23402014v65p409_Electronic_Duplicate_Invoice_and_the_Future_of_Electronic_Negotiable_Instruments. Acesso em: ago. 2021.

6 BAMBARA, Joseph J.; ALLEN, Paul R. *Blockchain: a practical guide to developing business, law and technology solutions*. New York: McGraw-Hill Education, 2018. p. 89. “An oracle is an agent that finds and verifies real-world occurrences [...] and submits this information to be used by our smart contracts. [...] Blockchains cannot access data outside their network on their own. So, in short, oracles provide external data and trigger smart contract executions when predefined conditions are met”.

Dada a palavra ao Dr. Marcos Nóbrega⁷, foi abordado o tema do *blockchain* no Direito e nos negócios. Para tanto, o debatedor pontuou diversos segmentos de serviço que foram afetados por tecnologias disruptivas, afirmando que o “futuro não é mais como era antigamente”.

Ao explicar o *blockchain*, cuja função é auferir segurança a documentos e transações, e sua importância, o debatedor apresentou o sistema de cadeia de blocos, criptografia e *hash*, destacando que a tecnologia:

Funciona como um *livro-razão*, só que de forma pública, compartilhada e universal, que cria consenso e confiança na comunicação direta entre duas partes, ou seja, sem o intermédio de terceiros.

Segundo sua explanação, a “World Economic Forum, em Davos, estima que, em 2027, 10% do PIB global já será estocado em *blockchain*” e que, “no último ano, tivemos meio milhão de publicações sobre o tema e 3.7 milhões de pesquisas no Google”. Sobre o *blockchain*, o debatedor afirmou, ainda:

- Está constantemente crescendo à medida que novos blocos completos são adicionados a ela por um novo conjunto de registros.
- Os blocos são adicionados à *blockchain* de modo linear e cronológico.
- Cada nó – qualquer computador que conectado a essa rede tem a tarefa de validar e repassar transações – obtém uma cópia da *blockchain* após o ingresso na rede.
- A *blockchain* possui informação completa sobre endereços e saldos diretamente do bloco gênese até o bloco mais recentemente concluído.

Ao adentrar na sua aplicação no transporte de contêineres, o Dr. Marcos Nóbrega afirmou que o *blockchain* poderá trazer as seguintes soluções:

- rápido, acesso ponta-a-ponta, única referência de confiança;

7 Pós-Doutor pela Harvard Law School, pela Harvard Kennedy School of Government, pela Universidade de Lisboa, pela Singapore Management University e pela Massachusetts Institute of Technology. Doutor e Mestre em Direito pela Faculdade de Direito do Recife UFPE. Graduado em Direito e Economia pela Universidade Federal de Pernambuco e em Administração de Empresas pela Universidade Católica de Pernambuco – UNICAP. Professor da Faculdade de Direito do Recife – UFPE. Professor Visitante na Singapore Management University, na Massachusetts Institute of Technology e no LLM de Energia da Queen Mary University em Londres. Conferencista Visitante nas Universidades de Nankai e de Jilin, ambas na China. Conselheiro Substituto do Tribunal de Contas do Estado de Pernambuco.

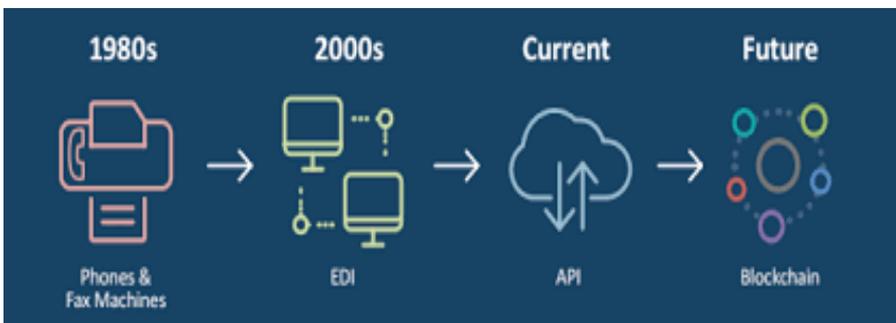
- autenticidade verificável e imutável;
- melhor análise de riscos e minimiza intervenções desnecessárias;
- simplifica e reduz os custos de informação;
- visualização do total “ciclo de vida” do contêiner.

Por fim, o debatedor ressaltou que o “*blockchain* ainda é uma tecnologia imatura”, enfatizando, em sua conclusão, que:

- as transformações das empresas, sociedade e Governo são imensas e ainda estamos no começo desse processo;
- os desafios regulatórios exigem novo *mindset* e novas abordagens;
- *blockchain* apresenta uma nova arquitetura de confiança;
- a melhor estratégia é a compatibilização entre o Direito, negócios e as novas tecnologias.

Continuando os debates, o Sr. Jardel Fisher⁸ adentrou no tema da tecnologia na liberação das cargas, enfatizando a necessidade da quebra de paradigmas, a mudança de cultura na digitalização dos processos e o fim dos documentos em papel.

Em sua explanação, apresentou uma evolução do uso da tecnologia na documentação e transmissão de dados por meio da elucidativa imagem abaixo:



8 Gerente de Tecnologia na Portonave com larga experiência em ambientes de TI de alta disponibilidade/criticidade, digitalização e inovação de processos. Membro do Comitê de excelência Operacional TIL, onde tem participado de projetos em terminais dos Estados Unidos, Europa, Ásia e Santos. Graduado em Sistemas de Informação (Unifebe) e MBAs em Gerenciamento de Projetos (FGV) e Gestão de Riscos e Contingência de Negócios (IDESP/Daryus).

Abordando as dificuldades da complexa e conturbada cadeia de logística, com diversos atores e autoridade intervenientes, destacou que, segundo Michael White, o custo com a documentação comercial exigida é estimado em um quinto dos custos reais de transporte físico, demonstrando a necessidade de uma solução mais célere, segura e econômica, como, por exemplo, o projeto da Maersk em parceria com a IBM, denominado TradeLens.

Finalizou sua apresentação afirmando que, para a Portonave, a tecnologia é estratégia e não pode parar. Em suas palavras:

Nossos terminais no Brasil não perdem em nada para os estrangeiros!

Apenas precisamos tirar do papel ou acelerar os vários projetos de inovação!

Encerrando os debates, o Sr. Sérgio Garcia da Silva Alencar⁹ abordou a digitalização do conhecimento de embarque na visão da legislação aduaneira do Brasil.

Para tanto, iniciou sua explanação apresentando as finalidades do conhecimento de embarque e a legislação a ele aplicável, passeando pela Lei nº 556/1850 (Código Comercial), Lei nº 10.406/2002 (Código Civil), Decreto-Lei nº 37/1966, Decreto nº 6.759/2009 (Regulamento Aduaneiro), Instrução Normativa da Receita Federal do Brasil nº 680/2006, Instrução Normativa da Receita Federal do Brasil nº 800/2007, Notícia Siscomex Importação nº 17/2020 e Decreto nº 10.278/2020.

Em uma interessante análise interpretativa da validade do Decreto nº 10.278/2020 *versus* o Decreto nº 6.759/2009, o debatedor apresentou as seguintes considerações:

A dispensa da obrigatoriedade de arquivamento físico dos documentos referentes a operações aduaneiras, desde que cumpridos os requisitos de digitalização impostos pelo Decreto nº 10.278, de 2020, ainda necessita de uma alteração legislativa ou regulamentar que vai além da possibilidade de

9 Formado em Geologia, Auditor-Fiscal desde maio 2001. Trabalhou inicialmente na área de fiscalização previdenciária e também na área de logística até o ano de 2011, quando ingressou na área Aduaneira da Receita Federal. Foi gerente dos Projetos Catálogo de Produtos e Harmonização de Dados do Portal Único do Comércio Exterior Brasileiro de 2014 a 2020. Entre 2015 e 2020, foi o chefe da Delegação brasileira no Data Model Projects Team da Organização Mundial da Aduana – OMA, exercendo a presidência deste fórum de 2018 a 2020. Também foi o Coordenador Nacional do Brasil no Subcomitê Técnico de Procedimentos Aduaneiros e de Informática Aduaneira do Mercosul até 2020. Participou da idealização e desenvolvimento do bCONNECT – rede *blockchain* internacional de intercâmbio de informações aduaneiras. Em julho de 2020, assumiu o cargo atual de Coordenador Operacional Aduaneiro na Coordenação-Geral de Administração Aduaneira, responsável pelo gerenciamento a nível nacional do Controle Aduaneiro de veículos, mercadorias e bens de viajantes.

se permitir tal dispensa por meio de interpretação. Em outras palavras, não se pode dispensar uma obrigação da legislação por meio de interpretação, e para isso é preciso que o legislador promova a alteração pretendida e permita a mencionada dispensa.

Entretanto, cumpridos os requisitos de digitalização previstos pelo Decreto nº 10.278, de 2020, a fiscalização não precisaria mais recorrer aos documentos físicos, uma vez que os documentos digitalizados e arquivados em meio eletrônico, nestas condições, teriam o mesmo valor probatório e de autenticidade que os físicos. Note-se que isto é uma faculdade.

Utilizando-se do exemplo prático no transporte aéreo, o Sr. Sérgio Garcia da Silva de Alencar apresentou 3 (três) desafios para a utilização do conhecimento de embarque eletrônico no transporte marítimo, sendo eles: (1) ausência de BL eletrônico padrão; (2) exigência de que os embarcadores no exterior tenham representantes com certificado digital ICP-Brasil; e (3) aceitação jurídica no Brasil de um conhecimento eletrônico natodigital. Todavia, o debatedor não ficou apenas na apresentação dos desafios, propondo a seguinte solução para a questão da assinatura eletrônica e certificado digital:

O representante do transportador no país teria que apresentar à RFB (RFB poderia publicar isto na internet para que o depositário tivesse acesso) documento conferindo validade jurídica aos conhecimentos emitidos com o Certificado X assinados por (apresentar relação dos habilitados a emitir e assinar conhecimentos eletrônicos), sendo obrigado a toda vez que alterasse as pessoas autorizadas a assinar, apresentar nova relação. Além disso, o transportador deveria explicar o passo a passo para conferência da autoria e integridade do certificado emitido com o Certificado X.

Caso o transportador utilize certificado ICP Brasil para a emissão de Conhecimento de carga eletrônico teria somente que informar a RFB, por seu representante no país, que utiliza a certificação ICP Brasil para emissão de conhecimentos eletrônicos, apresentando a relação das pessoas autorizadas a assinar este tipo de documento, mantendo a relação sempre atualizada.

Alteração da IN 680 para receber a carga o importador poderá apresentar Conhecimento de Carga emitido eletronicamente, desde que o transportador tenha entregue o documento a que se refere os parágrafos anteriores a RFB, o que poderá ser verificado no sítio da RFB. O depositário teria que conferir a autenticidade e integridade do conhecimento emitido eletronicamente (ICP ou não). A apresentação pelo importador e a aceitação pelo depositário do conhecimento emitido e assinado eletronicamente com certificado não ICP

implicará a admissão, por ambos, da validade jurídica do documento apresentado, consoante disposto no § 2º do art. 10 da MP 2.200.

Endosso de Conhecimento emitido e assinado eletronicamente só seria permitido de forma eletrônica com a utilização de certificação ICP-Brasil.

(Base legal: inciso II do art. 4º e art. 5º da Lei nº 14.063/2020; e art. 4º do Decreto nº 10.543/2020)

Encerrou sua participação no debate respondendo os questionamentos apresentados pelo moderador do painel nos seguintes termos:

- Sendo o conhecimento de embarque (BL) um título de crédito representativo da mercadoria, como dar segurança para o possuidor desse documento em via eletrônica de que o título é único?

É um problema de difícil solução e cuja temática está presente mesmo para o documento papel.

- Como dar segurança à Receita Federal do Brasil, terminal portuário e transportador de que o possuidor do arquivo eletrônico possui o direito de receber a mercadoria?

Cabe ao transportador, como possuidor da mercadoria antes do desembarque e entrega ao importador (consignatário), prover os meios necessários para confirmar a autenticidade do conhecimento.

- O Decreto nº 10.278/2020 e a notícia Siscomex Importação nº 17/2020 trouxeram avanço ou retrocesso à já consagrada norma internacional que exige a devolução do conhecimento de embarque para o recebimento da mercadoria?

Grande avanço na medida em que o envio por meios digitais agiliza o processo de liberação da carga. Ainda resta a solução da questão do reconhecimento de certificação digitais não ICP-Brasil.

- Quais as soluções possíveis para a implementação da tecnologia na liberação das cargas?

A relação entre privados vem sendo solucionada pela criação de sistemas integrados utilizando tecnologias digitais, inclusive por meio de *blockchain*. Ocorre que ainda há múltiplas plataformas concorrendo entre

si e falta um padrão único de mensagem eletrônica para representar os diversos documentos envolvidos, inclusive o *bill of lading*.

Retornada a palavra ao Presidente de Mesa, após uma rodada de questionamento do público que participou do evento, ele procedeu o encerramento do painel, destacando a relevância dele e agradecendo as belas e precisas explicações de cada um dos debatedores.

Sexto Painel

Tema: Gerenciamento de risco aduaneiro e os direitos e garantias fundamentais

- [1] Décio Bruno Lopes – ANFIPI – Presidente de Mesa.
- [2] Jônatas Goetten – OAB/SC – Moderador.
- [3] Thális Andrade – Ministério da Economia – Secretaria de Comércio Exterior.
- [4] Sérgio Garcia da Silva Alencar – Sindicato Nacional dos Auditores Fiscais da Receita Federal do Brasil (Sindifisco).
- [5] Fábio Tavares (Despachante Aduaneiro).
- [6] Fernando Pieri (OAB/MG).

PRESIDENTE DR. DÉCIO BRUNO LOPES, CONSIDERAÇÕES DO MODERADOR DR. JÔNATAS GOETTEN

O Dr. Jônatas Goetten de Souza, moderador do painel, cumprimentou todos os presentes, parabenizou o Dr. James Winter e a Dra. Simone Davel pela organização do evento e agradeceu a disponibilidade dos painelistas em fazerem-se presentes para o debate e o aprimoramento do Direito Aduaneiro, em especial ao relevante tema proposto. De forma introdutória, expôs a importância dos sistemas de gerenciamento de risco e da facilitação do comércio exterior, que buscam estabelecer um aprimoramento nos trâmites relativos às importações e exportações, de forma a garantir tanto a celeridade nos despachos quanto o atendimento aos interesses públicos e à segurança nacional; todavia, esses sistemas não podem extrapolar os direitos e as garantias fundamentais dos cidadãos, conforme será debatido de forma mais aprofundada pelos painelistas.

Passando a palavra ao Dr. Sergio Garcia da Silva Alencar, agradeceu novamente a sua participação para tratar do subtema *Compliance e o novo gerenciamento de risco da Aduana*.

O Dr. Sergio agradeceu o convite e parabenizou os organizadores do evento. Iniciando sua apresentação, tratou da evolução da sistemática de fiscalização, em especial demonstrando, após a criação da Coordenação de Gerenciamento de Riscos e as atividades da Aduana, por meio de apresentação dos percentuais de seleção de despachos de importação para canais

de conferência verde e vermelho, que, no período de 2020, os percentuais de seleção foram, respectivamente, de 95,83% e 4,17%, o que demonstra o aperfeiçoamento nos critérios de análise de riscos.

Tratou também dos pontos de atuação típicos da Aduana e da concentração das atividades de gerenciamento de riscos aduaneiros, exemplificando que os procedimentos visam prevenir o ingresso ou a saída de mercadorias em desconformidade com padrões de segurança, pirataria, contrafação, drogas, armas, entre outros, em importações, exportações, remessas postais, bagagens, inclusive em regimes de trânsito aduaneiro e regimes aduaneiros especiais.

Constatou que a aplicação de sistemas de gerenciamentos de riscos busca atender a dois grandes interesses nacionais, quais sejam: o da *segurança*, ao ponto que destacou a necessidade de proteção da população e da economia nacional do ingresso de bens acima citados, sendo que, para tal fim, o ideal seria realizar a fiscalização de *cem por cento* dos bens que ingressam em território aduaneiro; por outro lado, o outro interesse é o de buscar-se a *agilidade* nos processos de fiscalização, para o estímulo do comércio exterior e a diminuição do “Custo Brasil”, sendo que, ponderando exclusivamente sobre esse aspecto, pontuou que o ideal seria não haver fiscalização, pois a atividade da Aduana é agir como fiel da balança, atuando, por meio do gerenciamento de risco, o ajuste fino entre a *segurança* x a *agilidade* das operações de comércio exterior.

Tratou da quebra de paradigma na atuação da Aduana, que, de um lado, almeja a conformidade (*compliance*) com a cooperação entre o ente público e o privado, o estímulo à autorregularização, o que torna a atividade de fiscalização menos onerosa e alcança o maior universo de intervenientes de comércio exterior; de outro lado, a necessária aplicação da lei (*enforcement*), mediante métodos de fiscalização tradicionais mais custosos ao contribuinte e à Administração Pública e com um menor alcance do universo de intervenientes de comércio exterior. Pontuou que “são estratégias distintas utilizadas de acordo com o nível de risco subjetivo, isto é, o histórico do contribuinte, de forma a promover a conformidade aduaneira para todos os intervenientes”.

Por fim, trouxe ainda relevantes ponderações acerca dos sistemas Aniita (Analisador Inteligente e Integrado de Transações Aduaneiras) e Sisam (Sistema de Seleção Aduaneira por Aprendizado de Máquina), encerrando sua apresentação com a mensagem de que os novos sistemas de gerenciamento de risco têm como premissa valorizar o histórico de atua-

ção (positivo/negativo) de cada empresa/pessoa que participa do comércio exterior, a avaliação do comportamento, a atuação diferenciada para cada camada da pirâmide de risco da OCDE, a fim de bem atender os interesses públicos e privados.

Encerrada a apresentação, o Dr. Jônatas Goetten novamente agradeceu sua apresentação e passou a palavra ao Sr. Fábio Tavares, agradecendo a sua participação para tratar do subtema *O despachante aduaneiro e o gerenciamento de risco aduaneiro*.

O Sr. Fábio Tavares agradeceu o convite, parabenizou aos organizadores e iniciou a sua apresentação explanando acerca do operador econômico autorizado (OEA) no âmbito do gerenciamento de risco aduaneiro, afirmando tratar, o estabelecimento OEA, de “um parceiro estratégico da Receita Federal que, após ter comprovado o cumprimento dos requisitos e critérios do programa, será certificado como um operador de baixo risco, confiável e, por conseguinte, gozará dos benefícios oferecidos pela Aduana brasileira, relacionados à maior agilidade e previsibilidade de suas cargas nos fluxos de comércio internacional”.

Expôs que, quando da implementação do Programa OEA, os despachantes aduaneiros estavam contidos no rol de intervenientes autorizados a requererem a certificação; todavia, na alteração trazida pela Instrução Normativa RFB nº 1.834, os despachantes aduaneiros foram excluídos; defendeu, também, a necessária participação desses profissionais, elencando os princípios que regem o programa, quais sejam, da *facilitação*, da *agilidade*, da *simplificação*, da *transparência*, da *confiança* e, principalmente, da *gestão de riscos*, que estão intimamente ligados a toda a atividade desenvolvida pelos despachantes aduaneiros, que possuem todas as informações necessárias para aplicar os princípios e as obrigações do programa junto aos seus clientes.

A gestão de riscos, em especial, trata da necessidade de se identificar, analisar, avaliar, priorizar, tratar e monitorar eventos capazes de afetar os objetivos relacionados com os critérios do Programa OEA, quais sejam, os critérios de transparência, sendo que reconhece que as boas práticas de implementação do processo de gestão de riscos, nos termos definidos pela certificação ISO 31000, que define procedimentos específicos para monitoramento, avaliação, identificação e tratamento do risco, são importantes ferramentas para o cumprimento dos ideais do programa.

Neste contexto, citou caso prático a fim de melhor elucidar que a atividade do despachante aduaneiro contém os processos de trabalho que

visam elevar o nível de confiança no relacionamento entre os operadores econômicos, a sociedade e a Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil, e que a certificação destes profissionais e suas comissárias contribui para maior agilidade e previsibilidade no fluxo do comércio internacional, aperfeiçoa os sistemas de gestão de risco e auxilia na implementação de padrões que contribuem para a segurança da cadeia logística, razão pela qual conclui a necessária revisão da norma que excluiu os despachantes aduaneiros do rol dos intervenientes autorizados a integrarem o Programa OEA.

Encerrada a apresentação, o Dr. Jônatas Goetten novamente agradeceu sua apresentação e passou a palavra ao Dr. Thális Andrade, agradecendo a sua participação para tratar do subtema *O gerenciamento de risco e o lançamento por homologação: uma análise do REsp nº 1.576.199/SC*.

O Dr. Thális Andrade agradeceu o convite e parabenizou os organizadores, iniciando sua apresentação. Discorrendo acerca do tema, destacou as estimativas do comércio exterior relativamente aos números de declarações de importação despachadas por canal de conferência aduaneira, no ano de 2020, apontando que 97,68% de um total de 262.787 declarações de importação, isto é, 256.672 declarações foram parametrizadas para o canal verde de conferência aduaneira, onde, nos termos da Instrução Normativa nº 680, de 2006, hipoteticamente a declaração de importação não está sujeita à análise fiscal.

A fim de contrapor a informação acima, com base no trabalho científico elaborado pelo Sr. Jorge Jambeiro Filho, intitulado de “Inteligência artificial no sistema de seleção aduaneira por aprendizagem de máquina”, fez análise pormenorizada dos módulos de inteligência artificial (IA) do Sistema de Seleção Aduaneira por Aprendizado de Máquina (Sisam), hoje em uso em todas as unidades aduaneiras da Receita Federal do Brasil (RFB), em que o sistema realiza ampla verificação de valor aduaneiro pelo total da declaração ou por item individual, alíquotas dos tributos, classificação fiscal, fuga de licença de importação, país de origem, *antidumping* e, inclusive, apuração de diferenças tributárias favoráveis ao contribuinte, em que cabe, ou não, ao servidor a correção das informações.

Sendo assim, considerando que todas as declarações de importação são verificadas através do sistema de inteligência artificial (IA) do Sisam e Aniita (Analisador Inteligente e Integrado de Transações Aduaneiras), o Dr. Thális Andrade passou a apresentar os fatos que desencadearam o julga-

mento do REsp 1.576.199/SC, em que o contribuinte ajuizou ação anulatória para impedir a revisão aduaneira de declarações de importação desembaraçada sem canal verde.

O painelista fez explanação acerca dos fundamentos do julgamento do REsp 1.576.199/SC, em que pontuou que o Superior Tribunal de Justiça chancelou o entendimento do Tribunal Regional da 4ª Região no sentido de que, no caso, não envolve mudança de critério jurídico e que a revisão aduaneira é procedimento fiscal, não havendo que se falar em violação dos arts. 146 e 149 do Código Tributário Nacional, não devendo se confundir conferência aduaneira e desembaraço com conclusão do despacho, destacando ainda a conclusão do julgamento no sentido de que a revisão aduaneira é o lançamento em si efetuado por vez primeira dentro da sistemática do lançamento por homologação (art. 150, § 4º, do CTN), e não uma revisão de lançamento.

Por fim, fez contraponto acerca dos sistemas de inteligência artificial utilizados pela Receita Federal em relação ao julgado acima, no qual resta evidente que ainda há muito que se debater sobre o tema, em especial considerando que todas as declarações de importação estão sujeitas à minuciosa análise pelos sistemas Aniita e Sisam, independentemente do canal de conferência, o que poderá pressupor na existência de homologação dos lançamentos realizados pelo contribuinte já no ato do desembaraço aduaneiro.

Encerrada a apresentação, o Dr. Jônatas Goetten novamente agradeceu sua participação e passou a palavra ao Dr. Fernando Pieri Leonardo, que agradeceu sua participação para tratar do subtema *O gerenciamento de riscos e as garantias fundamentais*.

O Dr. Fernando Pieri agradeceu o convite e parabenizou os organizadores; iniciou sua explanação trazendo aos espectadores as principais definições e a análise detida dos direitos fundamentais à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança jurídica e à propriedade, cláusulas pétreas da Constituição Federal, que devem ser aplicadas sob o prisma da máxima efetividade, isto é, a de atribuir às normas oriundas da Constituição o sentido de maior eficácia, utilizando todas as suas potencialidades.

Abordou, de forma teórica, o controle aduaneiro no comércio internacional, destacando a gestão de risco aduaneiro instituída pela Organização Mundial do Comércio – OMC e promulgada pelo Decreto nº 9.326, de 23 de abril de 2018, em suas disposições gerais, pontuando que o acordo

prevê que cada membro concentrará o controle aduaneiro sobre cargas de alto risco e tornará mais ágil a liberação de cargas de baixo risco.

Considerando isto, elucidou que é possível identificar a existência de uma classificação geral dos operadores em quatro espécies: i) os que deliberadamente não cumprem as regras; ii) os que evitam o cumprimento sempre que possível; iii) os que tentam ser cumpridores, mas não conseguem sempre obter sucesso em seus esforços; e iv) aqueles que são voluntariamente cumpridores de suas obrigações e que a atuação da Aduana se dá de forma concentrada e direcionada de acordo com cada faixa de classificação, conforme disposto na Pirâmide de Risco de Conformidade da OCDE (Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico).

Expôs ainda que a Receita Federal utiliza-se de sistemas integrados e de inteligência artificial, citando Siscomex (Sistema Integrado de Comércio Exterior), Aniita (Analisador Inteligente e Integrado de Transações Aduaneiras), Sisam (Sistema de Seleção Aduaneira por Aprendizado de Máquina) e Patroa (Programa de Acompanhamento em Tempo Real das Operações Aduaneiras), expondo os seus funcionamentos e a parametrização destes sistemas, e que merecem a avaliação às vistas das garantias fundamentais.

Sendo assim, o palestrante apresentou julgamento do Tribunal Regional da 4ª Região em que se discutiu a aplicação dos direitos e das garantias fundamentais, em especial a defesa do livre exercício de atividade econômica, em se tratando de parametrização ou estabelecimento de parâmetros de sistemas, sendo que, no referido julgamento, ficou determinado que, por não ser possível fixar um limite temporal quanto aos fatos que serão considerados para a análise fiscal, pela autoridade, poderão ocorrer distorções relevantes no que concerne aos princípios constitucionais, expondo ainda que a autonomia decisória da autoridade estatal não pode se desenvolver fora ou acima das normas jurídicas, e aos princípios destacados.

Por fim, encerrou sua manifestação, esperançoso nas novas perspectivas ao Direito Aduaneiro, com vistas ao aprimoramento do sistema de alerta para autorregularização na DUIMP, o duplo grau de jurisdição nos casos de perdimento de bens (CQR), o estímulo à conformidade (OEA e PNMA), bem como o reconhecimento do Direito Aduaneiro e suas especificidades, a evolução do tema e o reconhecimento de sua importância por parte dos Poderes Executivo, Legislativo e Judiciário, igualmente dos profissionais do setor privado.

Encerrada a apresentação, o Dr. Jônatas Goetten novamente agradeceu a participação de todos os painelistas e passou a palavra ao presidente de mesa, que teceu breves comentários acerca do ato e encerrou o painel.

Sétimo Painel

Tema: Convenção de Quioto Revisada

- [1] Simone Davel – OAB/SC – Presidente de Mesa.
- [2] Marcelo Del Pino – OAB/SC – Moderador.
- [3] Fernanda Kotzias – Conselho Administrativo de Recursos Fiscais.
- [4] Solon Sehn (OAB/SC).
- [5] Rodrigo Mineiro Fernandes – Conselho Administrativo de Recursos Fiscais (CARF).

CONSIDERAÇÕES DA PRESIDENTE DRA. SIMONE CRISTINE DAVEL

O painel foi presidido pela advogada Simone Cristine Davel e coordenado pelo advogado Marcelo Del Pino, respectivamente Vice-Presidente e Presidente da Comissão Estadual de Direito Aduaneiro da OAB Seccional de Santa Catarina.

Participaram como expositores: Dra. Fernanda Kotzias, advogada licenciada e Conselheira do Conselho Administrativo de Recursos Fiscais; Dr. Solon Sehn, advogado e ex-Conselheiro do CARF; e também Dr. Rodrigo Mineiro, servidor da Receita Federal do Brasil e Presidente da 2ª Câmara da 3ª Seção de Julgamento do CARF.

Os temas tratados pelos expositores foram a Convenção de Quioto Revisada, com enfoque em infrações e penalidades.

Importante destacar que a Convenção de Quioto Revisada é um dos instrumentos internacionais utilizados para promoção do comércio internacional, de forma simplificada e harmonizada.

A Convenção de Quioto foi celebrada na década de 70, e tal Convenção já tinha como escopo a uniformização de regimes e procedimentos aduaneiros.

Em 26 de junho de 1999, após anos de debates no âmbito da OMA em que se buscava a melhoria no texto com vistas ao alinhamento das práticas adotadas pelas diversas aduanas ao redor do mundo, primando, assim, para maior eficiência do controle aduaneiro, permitindo redução de custos e ganhos de competitividade, chegou-se à Convenção Internacional para

Simplificação e Harmonização dos Regimes Aduaneiros de forma Revisada, também conhecida como Convenção de Quioto Revisada, sendo que seu novo texto só passou a vigor de forma internacional em 3 de fevereiro de 2006.

No entanto, no Brasil, foi por meio do Decreto nº 10.276/2020, que introduziu, no ordenamento jurídico brasileiro, o texto revisado do Protocolo de Revisão da Convenção Internacional para a Simplificação e a Harmonização dos Regimes Aduaneiros – Convenção de Quioto.

A Convenção de Quioto Revisada prevê mudanças que agem no cerne da administração aduaneira, em que, mesmo lidando com assuntos complexos, pois prevê a padronização das informações e documentos, mesmo assim garante transparência e eficiência nos procedimentos regulatórios de importação, exportação e trânsito internacional de mercadorias.

O enfoque utilizado para o debate ocorrido no congresso se deu no tocante às infrações e penalidades principalmente com análise no Anexo Geral, Capítulo 3, que trata da liberação e outras formalidades aduaneiras, e no Capítulo 10, que trata de recursos em matéria aduaneira e a necessidade de julgamento desses recursos por autoridades administrativas ou independentes.

CONSIDERAÇÕES DO MODERADOR DR. MARCELO DANIEL DEL PINO

O painel teve como presidente de mesa a Dra. Simone Davel, Vice-Presidente da Comissão de Direito Aduaneiro da OAB/SC, e, como mediador, o Dr. Marcelo Daniel Del Pino, Presidente da Comissão de Direito Aduaneiro da OAB/SC. Os painelistas componentes da mesa foram: Dra. Fernanda Kotzias, advogada licenciada, Professora e Conselheira do Conselho Administrativo de Recursos Fiscais; Dr. Solon Sehn, advogado, Professor e ex-Conselheiro do CARF; e também Dr. Rodrigo Mineiro, servidor da Receita Federal do Brasil, Professor e Presidente da 2ª Câmara da 3ª Seção de Julgamento do CARF.

O tema da Convenção de Quioto Revisada, com enfoque específico em infrações e penalidades, foi escolhido em razão da atualidade e relevância que possui. A norma, de origem externa, entrou em vigor no ordenamento jurídico brasileiro em 13 de março de 2020, trazendo grandes e significativas inovações no que toca à simplificação, harmonização e modernização dos procedimentos aduaneiros.

O primeiro painelistas, Dr. Solon Sehn, trouxe uma abordagem crítica sobre o regime sancionatório existente no âmbito do Direito Aduaneiro brasileiro, baseado no sistema de responsabilidade objetivo introduzido pelo Decreto-Lei nº 37/1966.

Segundo discorrido pelo Dr. Solon, no sistema normativo preexistente à Convenção de Quioto Revisada, não há distinção de tratamento entre o agente que comete simples erro na interpretação ou aplicação das regras aduaneiras e aquele que comete fraudes deliberadas e reiteradas, vez que, até então, inexistia previsão legal para gradação de penalidades.

Contudo, com a internalização e incorporação da Convenção de Quioto Revisada ao ordenamento jurídico brasileiro, surgiram novas perspectivas, na medida em que tal norma dispõe, em seu Anexo Geral, Apêndice II, que não haverá aplicação de penalidades excessivas em caso de erros quando comprovado que eles foram cometidos de boa-fé, sem intenção fraudulenta nem negligência grosseira. O Acordo de Facilitação do Comércio também preceitua a gradação das penalidades conforme fatos e circunstâncias do caso.

Ainda segundo a exposição do Dr. Solon, o regime sancionatório com gradação de penalidades é mais compatível com o Estado Democrático de Direito e com o sistema constitucional vigente (arts. 1º, III, 4º, II, 5º, *caput* e XLVI, da Constituição Federal), no qual ninguém pode ser penalizado sem a demonstração de culpa ou de dolo.

A Dra. Fernanda Kotzias tratou das inovações trazidas pela Convenção de Quioto Revisada, bem como das perspectivas futuras frente ao início da vigência no âmbito interno.

Dentre as inovações, foi tratado o direito ao duplo grau de jurisdição administrativa previsto na CQR, confrontando-o com o sistema de decisão em instância única ainda em curso para os casos de pena de perdimento.

Foram apontados os desafios existentes para a implementação do duplo grau de jurisdição, tanto para os intervenientes quando para a Administração Aduaneira, como o acesso a instância julgadora realmente independente, a devolução dos bens em caso de reversão da penalidade, a razoável duração do processo, os custos de armazenagem durante o trâmite processual, a estrutura administrativa para julgamento de tais demandas e a readequação do próprio sistema normativo – variáveis estas de uma equação ainda a ser resolvida.

Por fim, a Dra. Fernanda Kotzias apontou possíveis caminhos a serem seguidos, como a redução do escopo de aplicação das penas de perdimento, com mais enfoque nos bens e menos na pessoa do infrator; a inclusão, no próprio Decreto nº 70.235/1972, do rito processual respectivo à pena de perdimento; e a criação de turmas no Conselho Administrativo de Recursos Fiscais (CARF) com competência exclusiva aduaneira.

Fechando os debates, o Dr. Rodrigo Mineiro fez um contraponto às exposições dos demais painelistas.

Em relação à flexibilização do sistema de responsabilidade objetiva atualmente vigente, o enfoque foi de ordem prática sob o ponto de vista fiscalizatório. O Dr. Rodrigo Mineiro apontou a dificuldade, senão a inviabilidade, de, no curso dos procedimentos de fiscalização ou mesmo no curso dos processos administrativos fiscais, perquirir-se o elemento volitivo dos agentes envolvidos.

Segundo o Dr. Rodrigo Mineiro, não haveria incompatibilidade entre as disposições da Convenção de Quioto Revisada e as normas preexistentes no âmbito interno respectivas às infrações e penalidades, bem como o sistema de responsabilidade objetiva simplifica os ritos, tanto os de controle quanto os processuais.

Em relação ao duplo grau de jurisdição para as penas de perdimento, o Dr. Rodrigo Mineiro manifestou concordância com a necessidade de introdução do referido rito, apresentando algumas divergências e contrapontos em relação às alternativas apresentadas pela Dra. Fernanda.

Oitavo Painel

Tema: A sobre-estadia de contêiner na perspectiva dos tribunais e da Agência Reguladora

- [1] Iwam Jaeger Jr. – OAB/RJ – Presidente de Mesa.
- [2] Gabriella Goetten – OAB/SC – Moderadora.
- [3] Juiz Frederico Messias – Titular da 4ª Vara Cível de Santos – TJSP.
- [4] Gabriela Coelho da Costa – Superintendente de Fiscalização da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).
- [5] Larry Carvalho (OAB/CE).
- [6] Osvaldo Agripino de Castro Jr. (OAB/SC).

PRESIDENTE IWAM JAEGER JÚNIOR, CONSIDERAÇÕES DA MODERADORA DRA. GABRIELLA GOETTEN

Este painel tratou da análise da atual busca da Agência Reguladora – Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) – para equalizar os direitos e deveres dos intervenientes do Comércio Exterior, especialmente usuários e agentes intermediários.

A *demurrage*, que é recepcionada, majoritariamente, pelos tribunais brasileiros como uma indenização pré-fixada pela devolução extemporânea das unidades de carga (contêineres), é um tema polêmico e permeado de abusividade de valores e imposições.

O painel foi composto de forma a trazer os vários pontos de vista: dos usuários, dos transportadores marítimos, da Agência Reguladora e do Poder Judiciário.

A Agência Reguladora – Agência Nacional de Transportes Aquaviários – Antaq foi representada pela Superintendente de Fiscalização Sra. Gabriela Coelho da Costa, formada em Relações Internacionais e Pós-Graduada na mesma área pela Universidade de Brasília, além de ser Pós-Graduada em Gestão de Operações Portuárias e Mestre em Logística e Gestão Portuária pela Fundação Valenciaport. É servidora de carreira da Agência Nacional de Transportes Aquaviários desde 2011, onde foi Assessora Internacional e

atuou nas Superintendências de Outorga e Regulação. Atualmente é Superintendente de Fiscalização e ocupou o cargo de Diretora Interina por dois mandatos.

Os usuários foram representados pelo Dr. Osvaldo Agripino, advogado especializado em Comércio Exterior, Sócio do Agripino & Ferreira, Professor do Mestrado e Doutorado em Ciência Jurídica da Univali (Capex 6).

Os transportadores marítimos foram representados pelo Dr. Larry Carvalho: advogado. Sócio do Escritório RC Law | Rabb Carvalho Advogados. Presidente da *Youngship Brazil*. Especialista em Direito Marítimo. LLM em Direito Marítimo pela London Metropolitan University e Pós-Graduação em Direito Comercial Internacional. Diretor Regional da Associação Brasileira de Estudo Aduaneiro e Assessor Jurídico do Sindicato dos Despachantes Aduaneiros. Membro da Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM), Instituto Ibero-americano de Direito Marítimo (IIDM/BR), Maritime Insurance Claims, Organização Europeia de Direito Marítimo – EMLO, Associação Hong Kong de Direito Marítimo – HKMLA*, International Law Association, Academia Brasileira de Direito Internacional – ABDI. Membro da Customs and International Trade Association – CITBA e do Instituto Brasileiro de Direito Aduaneiro – IBDA.

O Poder Judiciário foi representado pelo Juiz de Direito Dr. Frederico Messias – titular da 4ª Vara Cível da Comarca de Santos/SP, Especialista em Direito Público pela Escola Paulista da Magistratura, Professor Universitário, Coordenador da Escola Paulista da Magistratura e criador do canal do YouTube Professor Fred Messias.

O Dr. Iwan Jaeger Jr., advogado, Sócio do Kincaid | Mendes Vianna Advogados, atuante há mais de 30 anos nas áreas de Direito Marítimo, Comércio Internacional, Logística, Contencioso e Arbitragem, Seguros e Resseguros e Ambiental. Graduado em Direito pela Fundação Universidade de Rio Grande (FURG/RS), Pós-Graduado em Direito Empresarial pela Fundação Getúlio Vargas (FGV/RJ) e em Direito das Sociedades pelo IAG-Master da Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC/RJ), reconhecido pelas publicações internacionais *Chambers and Partners*, *Who's Who* e *The Legal 500* como Especialista em suas áreas de atuação, foi o Presidente de Mesa e abriu o painel com uma breve apresentação dos palestrantes, passando a palavra à moderadora.

Gabriella Sedrez Reis Goetten de Souza, advogada, Sócia do Escritório Rizieri, Goetten & Davel Advogados, atuante há mais de 16 anos na área

de Tributos no Comércio Exterior e Direito Marítimo, Graduada em Direito pela Universidade do Vale do Itajaí – UNIVALI e Pós-Graduada em Direito Tributário pela Universidade do Sul de Santa Catarina – UNISUL, Membro da Comissão Estadual de Direito Marítimo e Portuário da Ordem dos Advogados do Brasil, em Santa Catarina, foi a moderadora do painel e fez uma breve explanação sobre o tema e a relevância do painel, passando a palavra à primeira painelistas.

A Dra. Gabriela Coelho da Costa, que atua diretamente nas pesquisas e análises da Agência para a solucionar as controvérsias existentes, iniciou o painel com sua apresentação trazendo uma história de um contribuinte, pessoa física, e toda a burocracia e taxas abusivas exigidas para trazer um objeto de decoração de outro país, utilizando este exemplo para demonstrar que a maior intenção da Agência é evitar esse tipo de abusividade e desconhecimento pela ausência de transparência dessas transações, destacando a legitimidade da Agência para atuar diretamente nessas questões.

A Dra. Gabriela trouxe inúmeros exemplos das manifestações da Agência que recebe de todos os intervenientes do comércio exterior, demonstrando o papel da Agência em conciliar tantos entendimentos controversos e desconexos, e ainda analisou os elementos determinantes da sobre-estadia no entendimento que está sendo consolidado pela Agência por meio das consultas e audiências públicas.

A Dra. Gabriela finalizou o painel ratificando que a Agência não irá interferir nas relações comerciais privadas, mas trará parâmetros para evitar a abusividade de valores e impor a transparência e boa-fé nas informações, destacando que “a apuração é realizada a partir de denúncias encaminhadas à Antaq – preços dos serviços, tarifas e fretes livremente pactuados, ocorrendo em ambiente de livre e aberta competição”.

Passou-se então a palavra ao Dr. Larry Carvalho, que iniciou sua apresentação trazendo a visão dos transportadores marítimos, os prejuízos também suportados por eles no tocante às devoluções extemporâneas que geram a sobre-estadia e as discussões ocorridas perante a Agência.

O Dr. Larry passou a discorrer acerca da sobre-estadia e sua importância na organização e rotina do comércio internacional, a importância dos transportadores marítimos terem os contêineres à sua disposição para a fluidez da logística e cumprimento da responsabilidade deles perante os demais intervenientes.

O Dr. Larry explanou que a necessidade de mitigar os prejuízos vem sendo atribuída exclusivamente aos transportadores marítimos, trazendo uma proteção aos usuários que muitas vezes não são proativos em solucionar seus problemas burocráticos, principalmente com as Alfândegas.

Destacou que são exceções os casos que geram sobre-estadias vultosas, alegando que normalmente são causadas pela desídia dos usuários e que, se a Agência “proteger” aleatoriamente este comportamento, trará danos à estrutura do transporte marítimo internacional.

Passou-se então a palavra para o Magistrado Frederico dos Santos Messias, Juiz de Direito titular da 4ª Vara Cível de Santos, que lida diariamente com questões de sobre-estadias em seus mais variados aspectos e litígios.

O Dr. Frederico expôs enfaticamente que o Poder Judiciário não legitima as regulações e resoluções impostas pela Agência, pois cabe ao Poder Judiciário analisar o caso e aplicar a lei; tendo a sobre-estadia natureza jurídica de indenização pré-fixada em contrato, ou seja, obrigação contratual, aplica-se a legislação civil vigente.

Destacou ainda que, no tocante à sobre-estadia, dificilmente se pode impor premissas, pois se trata de relações comerciais contratuais, que são delineadas na contratação e acordo entre as partes, muitas vezes por correspondência eletrônica, cabendo a análise dos sujeitos envolvidos e seu conhecimento sobre a dinâmica do comércio internacional, o fato ocorrido e ainda o direito pleiteado, existindo inúmeras situações e equações na solução dessas lides.

Passou-se então a palavra ao último palestrante, Dr. Osvaldo Agripino de Castro Jr., que trouxe os principais aspectos jurídicos e econômicos que envolvem a regulação da sobre-estadia de contêiner no Brasil, a partir da perspectiva dos Tribunais e da Antaq, a necessidade de o Poder judiciário legitimar as Resoluções e decisões da Antaq, uma vez que há precedentes no Supremo Tribunal Federal e no Superior Tribunal de Justiça manifestando a legitimidade dela na atuação do setor e regulação da *demurrage*, além da necessidade cada vez maior da exigência do serviço adequado disposto na Resolução Normativa da Antaq nº 18/2017.

O Dr. Agripino relatou a insegurança jurídica que ocorre atualmente nas operações logísticas de comércio exterior, a influência da pandemia do Covid-19, as crescentes condenações do usuário e dos agentes intermediários pelo Poder Judiciário para o pagamento de sobre-estadias abusivas e

o progressivo aumento dos custos sem que haja a contrapartida do serviço adequado pelos transportadores marítimos.

Destacou que o Brasil é o país com maior número de ações de cobranças judicializadas sobre o tema *demurrage* e com as condenações mais expressivas; discutiu, ainda, a natureza jurídica da *demurrage*, que, apesar de majoritariamente ser entendida como indenização pré-fixada, o que importa é se o valor cobrado será módico.

Afinal, a modicidade é condição essencial para o serviço adequado, que é um direito que vem sendo sonogado na regulação atual e pelo Judiciário, pois não há critério para limitar o valor cobrado, enquanto o armador possui a limitação da responsabilidade civil no transporte. Trata-se de uma violação da isonomia no gerenciamento do risco.

Finalizou expondo que a sobre-estadia não serve mais aos propósitos primários pretendidos como incentivos financeiros para promover a fluidez da logística, e se tornaram um ganho dos transportadores marítimos que supera em muito as receitas com seu efetivo objeto social: o transporte marítimo internacional.

Além disso, ressaltou a importância da Agência regular as relações entre os intervenientes e parabenizou a iniciativa da audiência pública para identificar critérios para evitar o abuso, especialmente a Análise de Impacto Regulatório. É importante que a Antaq continue na sua busca para aumentar a efetividade da regulação reduzindo as assimetrias de informação, com maior transparência, especialmente entre armador, agente e usuário, para equilibrar os interesses entre esses agentes econômicos e demais intervenientes, e que o Poder Judiciário procure capacitar os seus qualificados Magistrados para julgarem adequadamente o tema.

Face ao adiantado da hora, não foi possível efetuar as perguntas enviadas pelos congressistas aos painelistas, tendo a moderadora tecido breves comentários e agradecido a excelente discussão e visões trazidas pelos painelistas e a presença no Congresso em nome da Comissão organizadora, passando a palavra ao Presidente de Mesa, que agradeceu a presença de todos e encerrou o painel.

Nono Painel

Tema: Serviço de segregação e entrega (SSE) *v. terminal handling charge 2* (THC2): o equilíbrio entre os interesses das zonas primária e secundária e dos usuários da logística

- [1] Arthur Rocha Baptista – OAB/RS – Presidente de Mesa.
- [2] Thiago Miller – OAB/SC – Moderador.
- [3] Alexandre Barreto – Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE).
- [4] Bruno Pinheiro – Superintendente de Regulação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).
- [5] Cassio Lourenço (OAB/DF).
- [6] Luciana Mattar Vilela Nemer (OAB/ES).

CONSIDERAÇÕES DO PRESIDENTE DR. ARTHUR ROCHA BAPTISTA

O sucesso do IX Congresso Nacional das Comissões de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da Ordem dos Advogados do Brasil, organizado pela OAB/SC (“Congresso”), consolidou o evento, já tradicional no calendário jurídico brasileiro, também como um importante vetor de promoção do comércio exterior e do transporte aquaviário no Brasil. Afirma-se isso ao destacarmos elogiosamente que o Congresso contou com o patrocínio de importantes empresas, o apoio de entidades de classe e a participação efetiva de empresários, administradores, engenheiros, economistas e agentes públicos de alto escalão, os quais, para além dos profícuos debates entre acadêmicos e operadores do Direito (advogados, juízes, procuradores etc.), contribuíram com a sua visão prática e perita sobre os temas em foco.

O painel de encerramento do Congresso, o qual tivemos a honra de presidir, bem ilustra essa vocação do evento para a discussão de assuntos relevantes ao desenvolvimento nacional. Ao pautar o tema “Serviço de segregação e entrega (SSE) *v. terminal handling charge 2* (THC2): o equilíbrio entre os interesses das zonas primárias e secundária e dos usuários da logística” e compor uma mesa de especialistas para debatê-lo, os organizadores do Congresso ofereceram uma valiosa contribuição na busca de segurança

jurídica e na construção de um ambiente favorável a novos investimentos no setor portuário.

As discussões sobre a legalidade das cobranças realizadas por terminais portuários de contêineres pela prestação de serviços de segregação e entrega de cargas importadas a terminais retroportuários, conhecidas no âmbito empresarial pelas siglas SSE ou THC2, ocupam as agendas de órgãos administrativos e de associações de terminais e de usuários de portos há mais de uma década. O tema foi e segue sendo debatido pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (“Antaq”), pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (“Cade”), pelo Tribunal de Contas da União (“TCU”), pelo Ministério da Economia, pelo Ministério da Infraestrutura e por tribunais federais, sem que ainda se tenha alcançado um consenso.

De um lado, tem-se a posição dos terminais portuários no sentido de que a cobrança do SSE seria legítima, posto que os serviços de segregação e entrega das cargas não estariam abarcados pelos valores pagos pelos armadores de navios por meio do chamado *box rate* e que a própria Diretoria Colegiada da Antaq, a qual deteria a competência para a regulação do tema, teria consolidado o entendimento da legalidade por meio da Resolução nº 34/2019.

Do outro lado, a posição defendida pelos terminais retroportuários e por usuários dos portos é a de que o THC2 seria ilegal, dado que não haveria justificativa econômica para a cobrança de um serviço que já seria abrangido pelo *box rate*, arguindo-se ainda que tal configuraria uma infração à ordem econômica por ser uma prática anticoncorrencial, o que teria sido reconhecido em reiterados julgamentos do Cade.

Foi nesse contexto que se sentaram à mesa do nono painel do Congresso o Diretor-Geral da Antaq, Eduardo Nery, o ex-Presidente do Cade Alexandre Barreto, a Conselheira Federal da OAB e Presidente da Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da OAB/ES, Luciana Mattar Vilela Nemer, e o representante do Núcleo de Direito Setorial e Regulatório da Faculdade de Direito da Universidade de Brasília e advogado da OAB/DF, Cassio Lourenço Ribeiro, para as respectivas apresentações e debates brilhantemente mediados pelo Presidente da Comissão de Direito Marítimo e Portuário OAB/SP, Thiago Testini de Mello Miller.

As apresentações da Antaq e do Cade focaram no memorando de entendimentos firmado entre os dois órgãos no mês de junho deste ano, por meio do qual foi expressa a posição conjunta de que, em tese, a cobrança

do SSE ou THC2 não seria ilegal, reconhecendo-se a possibilidade de que possa haver irregularidade na cobrança em determinados casos e estabelecendo uma forma de atuação conjunta na apuração de indícios de abusividade e/ou infrações à ordem econômica e na elaboração de metodologia para tais análises.

Seguiu-se então às exposições sobre a legitimidade da cobrança do SSE pelo advogado Cássio e sobre a ilegitimidade do THC2 pela advogada Luciana, ambos apresentando os seus argumentos de forma clara, objetiva e convincente, justificando, de lado a lado, os motivos que alongam o debate desse tema por tanto tempo e que geram decisões antagônicas nas mais diversas instâncias.

Ao encerrar-se o painel, restou para este privilegiado espectador – e, seguramente, para os demais participantes do Congresso – um melhor entendimento sobre o assunto e a confiança de que foram dados importantes passos para “o equilíbrio entre os interesses das zonas primária e secundária e dos usuários da logística” e o aprimoramento do comércio exterior brasileiro.

Recentemente (após a realização do Congresso), a mídia especializada noticiou a posição de alguns membros do Cade questionando a validade do memorando de entendimentos firmado com a Antaq, o qual não teria sido discutido entre os conselheiros e nem apreciado pelo plenário daquele órgão, a denotar que a tão almejada segurança jurídica em torno da cobrança do SSE/THC2 ainda está um pouco além do horizonte e, arriscamos antecipar, voltará à pauta no X Congresso Nacional das Comissões de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro a ser sediado pela OAB – Seccional da Bahia em 2022.

Arthur Rocha Baptista é advogado e Mestre em Direito Marítimo pela University of Southampton, Reino Unido. Atualmente é Presidente da Comissão Especial de Direito Marítimo, Aeronáutico, Portuário, Aduaneiro e Hidroviário da OAB/RS e Diretor-Presidente do APL (Cluster) Marítimo do Rio Grande do Sul.

CONSIDERAÇÕES DO MODERADOR DR. THIAGO MILLER

A disputa mais longeva do setor portuário “THC2 x SSE” foi o tema de encerramento do IX Congresso de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro das Comissões da Ordem dos Advogados do Brasil.

Há 20 anos, trava-se essa disputa pela legalidade da cobrança do “serviço de entrega” da carga que é desembarcada nos terminais portuá-

rios de contêineres para ser armazenada, durante o controle aduaneiro, nos terminais de retroárea: TRA, IPA ou CLIA – este último sob a regulação da Receita Federal do Brasil.

Uma curiosidade histórica: o tema já foi objeto da análise e parecer de Rui Barbosa¹ (1910), quando analisava os efeitos do monopólio da concessão do Porto de Santos e a abusividade das tarifas praticadas pela então Companhia Docas de Santos (CDS).

Em breve resumo, a controvérsia centra-se na alegação de que a entrega do contêiner já é remunerada pelo “*terminal handling charge*” (THC), que é pago pela carga ao transportador marítimo, eis que, pelo contrato de frete, este tem a obrigação de entregar a carga ao destinatário. Por outro lado, o terminal portuário alega que esse custo não está incluído no *box rate* – preço cobrado do transportador marítimo para realizar a descarga e colocar a unidade de carga na pilha do terminal (etapa anterior à entrega). Como tem a característica de um preço de monopólio, o tema foi no seu início submetido à apreciação do Conselho Administrativo de Defesa da Concorrência (Cade), que opinou pela sua ilegalidade *de per se*, posto que tinha o potencial de impedir a concorrência no setor de armazenagem alfandegada.

O tema foi objeto de inúmeras ações judiciais, com decisões oscilando ora em favor dos terminais portuários, ora em favor dos retroportuários. No Cade, as decisões foram sempre uniformes, respeitando o precedente originário (PA 08012.007443/1999-17).

Em fevereiro de 2012, fora publicada a Resolução Antaq nº 2.389 para estabelecer parâmetros regulatórios a serem observados na movimentação e armazenagem de contêineres nos portos organizados. Naquele ato normativo visava o ente regulador (Antaq) resolver a disputa que se acirrava em torno da cobrança da “taxa de entrega” (THC2 ou SSE). Para tanto, definiu que os serviços do “*box rate*” e “*THC*”, na importação, *incluam a movimentação até a pilha do terminal*, excluindo, dessa forma, o serviço de entrega, que passava a ser formalmente reconhecido pela regulação e apto à cobrança, individualizada, diretamente ao importador ou seu representante (terminal retroportuário), que se apresentava para a retirada.

1 “Sempre se teve por carga a operação que, recebendo as mercadorias nos portões do cais, as leva até a bordo, e por descarga a que, recebendo as mercadorias a bordo, as conduz até os portões do cais. Cindir cada uma dessas operações em duas, para dobrar a taxa, que sempre se cobrou sobre a carga ou a descarga no seu todo, seria artifício de muito engenho, uma agudeza de alta finura e curiosa imaginação, mas de excentricidade inconciliável com a verdade sabida e corrente das coisas que imperam no assunto.” (Questões de Portos no Brasil)

O normativo foi tema de protestos e repúdio pelo setor retroportuário, posto que os estudos e pareceres da área técnica da agência condenavam a cobrança que tinha potencial de impedir a concorrência naquele mercado. A partir desse normativo, a disputa no Poder Judiciário inclinou-se para o reconhecimento e a legalidade da cobrança. No órgão antitruste, houve a suspensão dos processos, prestigiando-se o poder normativo do Regulador e sua esfera de atuação.

Sem dúvida um dos temas jurídicos mais ricos dessa disputa: a concorrência de competências entre o regulador setorial e o antitruste (regulação geral) foi pouco compreendida e analisada pelas Cortes judiciais.

Em apertada síntese, o regulador setorial tem como objetivo assegurar a qualidade da prestação de serviço e garantir condições adequadas de acesso, em um mercado naturalmente imperfeito. Nesta busca perene, as normas regulatórias visam conformar as condutas dos agentes econômicos e impedir o abuso de posições dominantes no setor regulado. Por sua vez, o regulador antitruste tutela a defesa da concorrência em sua perspectiva geral, pois sua atuação como regulador geral é *ex post*, reativa. Assim, em um ambiente regulado, o controle concorrencial fica sujeito a uma dupla regulação.

Foi esse, justamente, o ponto de partida da apresentação do ex-presidente do Cade Alexandre Barreto, que resumiu o histórico da disputa dentro do órgão antitruste, exaltou o voto² do Conselheiro Paulo Burnier da Silveira, quando este defendeu a retomada das análises dos processos administrativos da Corte antitruste, ante a omissão da Agência Reguladora na fiscalização do Normativo nº 2.389, proferiu verdadeira lição sobre a competência do órgão antitruste em um ambiente regulado.

Essa distinção foi, justamente, o norte para a assinatura do Memorando de Entendimento nº 01/2021 entre Antaq e Cade, que é um novo marco – e crença – para a pacificação do tema, a estabilidade regulatória e a segurança jurídica no setor.

Na esteira da Resolução Normativa Antaq nº 34/2019, que reconhece a licitude da SSE, mas cria parâmetros para uma fiscalização mais ativa da cobrança, exigindo transparência com a publicação das tabelas, preços tetos, e uma descrição dos serviços a impedir duplicidade das cobranças, o

2 PAD 08012.001518/2006-37.

Memorando reconhece a posição do regulador setorial, sem afastar a competência do Cade.

Ao Cade resta íntegra a competência para reprimir e investigar condutas abusivas com potencial de gerar os efeitos previstos nos incisos I a IV do art. 36 da Lei nº 12.529/2011, mas submeterá consulta prévia à Antaq, que deverá encaminhar resposta em até 90 dias ao órgão antitruste.

Em sua participação no painel, o Diretor Geral da Agência, Eduardo Nery, ressaltou a importância da celebração do Memorando, os princípios que guiaram sua construção e a maturidade institucional de ambos os reguladores em busca da estabilidade regulatória e da segurança jurídica. O diretor ainda revelou que a Agência está na iminência de publicar os parâmetros para a fiscalização da rubrica.

Coube aos advogados de cada setor envolvido na disputa a análise do tema sob a nova perspectiva. Cássio Lourenço recordou que o tema se restringe apenas a alguns portos, defendeu a importância do reconhecimento da licitude da cobrança, o fato de que não causou um prejuízo à concorrência, posto que os terminais retroportuários se mantêm ativos, e que é necessário comprovar os efeitos concretos e danosos para desafiá-la. Ao defender que o setor opera com liberdade de preços, mostrou insatisfação com a possível fiscalização de preços “excessivos”.

Já a advogada Luciana Matar resgatou todo o histórico sobre o tema, a origem e definição do *terminal handling charge* (THC), a obrigação contratual do transportador de concluir a entrega da carga ao contratante do frete, inclusive com destaques de conhecimentos de embarque (B/Ls), para defender a ilicitude da cobrança *de per se* do THC2. Ao comparar a novel Resolução nº 34/2019 com a revogada 3289/12, demonstrou que a redação se replica e que, na esteira do que defendeu a cobrança, é permitida “salvo contratual em sentido diverso”, isto é, na contratualidade do frete esgota-se a possibilidade de nova cobrança de movimentação até a efetiva entrega.

Após as apresentações, abriu-se a palavra aos debates e a novas considerações, inclusive do Presidente do painel, o colega Arthur Rocha Batista, que suscitou, de forma arguta, se o regulador setorial poderia redefinir um serviço que já é objeto de contratação no frete (B/L). Nos debates, exsurgiu que a assimetria das informações acerca da cobrança e alcance do THC do transportador será um desafio para a fiscalização regulatória, bem como a dificuldade de individualizar os custos da entrega em uma estrutura comum a todos os demais serviços e clientes atendidos pelo terminal.

Em conclusão, a celebração do Memorando demonstrou uma maturidade institucional dos reguladores na busca pela segurança jurídica, mas restou claro que os obstáculos ainda se mostram desafiadores para a convivência equilibrada entre os agentes do setor.

Thiago Testini de Mello Miller é advogado, Sócio da Advocacia Ruy de Mello Miller, especializada em Direito Marítimo, Portuário e Regulatório, e atual Presidente da Comissão Especial de Direito Marítimo e Portuário da OAB/SP.

O Instituto de Avaria Grossa Deve Ser Extinto?

MARCOS AURELIO DE ARRUDA¹

Advogado na Arruda Consulting, Vitória/ES, Professor da Maritime Law Academy, Santos/SP, Graduado em Ciências Navais pela Escola Naval/RJ e Direito pela FDV/ES, MBA em Gestão Empresarial pela COPPEAD/RJ, MBA em Finanças pelo IBMEC/DF, Mestrado em Ciências Navais pela EGN/RJ, Mestrado em Defesa e Segurança Interamericana pelo IADC/EUA, Mestrado em Direito Marítimo Internacional pela World Maritime University/Suécia.

RESUMO: O presente artigo visa a expor como a avaria grossa evoluiu historicamente nos diversos países, sujeita aos princípios de segurança mútua e benefício comum, e os requisitos para que um ato seja considerado avaria grossa conforme as Regras de York-Antuérpia. Por meio da revisão bibliográfica e da jurisprudência no tema, busca-se ratificar que, embora o instituto da avaria grossa possa ser criticado por seu custo, demora de solução e falta de uniformidade, é, até o momento, a melhor opção para a distribuição equitativa dos prejuízos inopinados que surgem durante uma empreitada marítima.

PALAVRAS-CHAVE: Avaria grossa; Regras de York-Antuérpia; benefício comum; segurança comum.

ABSTRACT: This article presents how general average has developed in different countries, subject to the principles of common safety and common benefit; and the requirements that an act must have to be considered a general average act according to the York-Antwerp Rules. Through bibliographic revision and legal cases, the author tries to reassure that general average is the best option to split the unexpected losses that spring during a maritime adventure, although it is expensive, takes time and lacks uniformity.

KEYWORDS: General average; York-Antwerp Rules; common benefit; common safety.

SUMÁRIO: Introdução; 1 Avaria grossa; 1.1 Histórico; 2 As Regras de York-Antuérpia; 2.1 A definição de avaria grossa; 2.1.1 A deliberalidade do ato; 2.1.2 A razoabilidade do ato; 2.1.3 O ato ou a despesa devem ser extraordinários; 2.1.4 O perigo deve ser comum à carga e ao navio; 2.1.5 A iminência do perigo; 2.1.6 O perigo tem de ser real; 2.1.7 A aventura comum; 2.1.8 O ato de avaria grossa tem de obter sucesso; 2.2 A avaria grossa artificial; 2.3 A aplicação das RYA; 3 A obsolescência da avaria grossa; 4 A avaria grossa é um mal necessário; Considerações finais; Referências.

INTRODUÇÃO

A avaria grossa é um instituto do direito marítimo com cerca de três mil anos que dispõe sobre o rateio dos sacrifícios e despesas ocorridos voluntariamente para evitar um perigo comum em uma aventura marítima². O

1 Autor do livro *The theory of contract and the doctrine of deviation*. E-mail: marcos@arrudaconsulting.com.

2 FUJIMOTO, Kotaro. The essentials of general average. *The Annals of Hitotsubashi Academy*, Japão: Hitotsubashi University, v. 5, p. 1, 1954.

que, em princípio, tratava apenas do rateio do prejuízo com o alijamento da carga, evoluiu de maneira não uniforme nos diversos países e passou a tratar do perigo e do benefício comuns, incluindo outros tipos de despesas.

A falta de uniformidade tanto na definição quanto no método de cálculo da avaria grossa levou à elaboração das Regras de York-Antuérpia (RYA) de 1877³. Essas regras sofreram atualizações ao longo dos anos e, em 1924, incluíram a Regra “A”, que estabelecia que um ato de avaria grossa deveria ser intencional, extraordinário e razoável para minimizar um perigo comum e proporcionar o benefício coletivo; e outras situações que também deveriam ser consideradas avaria grossa e que eram voltadas para o benefício comum, não atendendo a todos os critérios impostos pela Regra “A”.

Embora a avaria grossa seja considerada por muitos a melhor solução para compartilhar de maneira equitativa o risco de uma aventura marítima nos momentos de perigo, aplicada e aceita em diversos países, e que sua extinção causaria um grande impacto no preço da mercadoria, há aqueles que advogam que o sistema atual é demorado, caro, que não é uniforme, e que o mercado de seguros pode apresentar uma melhor solução para o problema⁴.

O presente artigo visa a expor como a avaria grossa evoluiu historicamente, apresentando os requisitos das RYA para que um ato seja considerado avaria grossa, bem como avaliar a pertinência ou não da extinção do instituto da avaria grossa.

1 AVARIA GROSSA

1.1 HISTÓRICO

A ideia de avaria grossa remonta ao século IX a.C. Naquele tempo, os proprietários das cargas costumavam viajar nos navios e, quando os navios necessitavam alijar parte da carga para se livrar de algum perigo ou acidente, esses mercadores só autorizavam o alijamento de sua carga se houvesse o compromisso de que seu prejuízo seria pago por aqueles que lucrariam com o seu sacrifício⁵.

3 MUSOLINO, Pino. A relic of the past or still an important instrument? A brief review of general average in 21st Century. In: *New Challenges in Maritime Law: de lege lata et de lege ferenda*. Italia: Bonomo, 2015. p. 13.

4 MUKHERJEE, Proshanto K. The anachronism in maritime law that is general average. *WMU – Journal of Maritime Affairs*, Suíça: Springer, v. 4, p. 195-209, 2005, p. 195-199.

5 FUJIMOTO, Kotaro. Op. cit., p. 1-3.

Com o passar dos séculos, o instituto da avaria grossa deixou de tratar apenas do sacrifício voluntário da carga e foi se aperfeiçoando. Esse desenvolvimento não ocorreu de maneira linear, uma vez que vários sistemas legais⁶ foram adotados ou substituídos através dos anos, incorporando novos tipos de perdas (corte do mastro⁷, alijamento de ferro e amarra). Uma característica comum a esses “códigos” era que não havia a definição do que seria avaria grossa, mas a exemplificação das despesas ou prejuízos que deveriam ser divididos pelos proprietários do navio e da carga⁸.

Apenas no século XVI, com o *Guidón de la Mer*, obteve-se a primeira definição de avaria grossa. Embora o disposto no *Guidón de la Mer* não tivesse autoridade legal, sua definição de avaria grossa inspirou a *Ordonnance de Luis XIV*, promulgada em 1681. Essa definição de avaria grossa serviu de exemplo para diversas leis de direito marítimo na Europa à época⁹ e de modelo para o Código Comercial da França de 1807, em cujo art. 400¹⁰, após enumerar diversas situações que eram consideradas avaria grossa, estabelecia que:

[...] também são avaria grossa as despesas e perdas razoáveis havidas para o bem comum e segurança do navio e da carga, a partir do embarque da mercadoria a bordo até seu descarregamento no porto de destino.¹¹ (tradução do autor)

Esse Código foi modelo para outros códigos em diferentes países.

Na Inglaterra, a situação era diferente: como a Inglaterra não possuía um código de leis, a avaria grossa era regulada pelos costumes ou precedentes, que, por sua vez, eram inspirados nas leis marítimas de diversos países¹². A primeira definição de avaria grossa¹³ dada por uma Corte inglesa

6 *Custom of the Sea, Regras de Wisbui, Regras de Oleron, Consolato del Mare, Regras de Genoa e de Catalonia, Regras da Liga Hanseática.*

7 PARDESSUS, J. M. *Collection de lois maritimes antérieures au XVIII siècle*. França: Imprimerie Royale, 1828. p. 329-330.

8 FUJIMOTO, Kotaro. Op. cit., p. 5.

9 Ordinance of Rotterdam (1712), Ordinance of Königsberg (1730), Ordinance of Hamburg (1731), Ordinance of Stockholm (1750).

10 DESENNE, J. *Code Général Français: contenant les lois et actes du gouvernement publiés depuis l'ouverture des États Généraux au 5 mai 1789, jusqu'au 8 juillet 1815, classés par ordre de Matières, et annotés des Arrêts et décisions de la Court de Cassation*, França: La Bibliothèque Française, 1819. p. 496.

11 “*Et en général, les dommages soufferts volontairement et les dépenses faites d'après délibérations motivées pour le bien et le salut commun du navire et des marchandises, depuis leur chargement et départ jusqu'à leur retour et déchargement.*”

12 TETLEY, William. *General average now and in the future*. Disponível em: https://www.fd.unl.pt/docentes_docs/ma/wks_MA_27791.pdf. Acesso em: 7 jul. 2021, p. 6.

13 ROSE, F. D. *General average law and practice*. 3. ed. Reino Unido: Taylor & Francis, n. 4, 2017.

é de 1799¹⁴, mas foi aperfeiçoada dois anos depois, em 1801, no julgamento *Birkley v. Presgrave*¹⁵. Nesse julgamento, avaria grossa passou a ser definida como:

Toda perda que ocorre ou despesa que se tenha em consequência de um sacrifício extraordinário, para a garantia do navio e da carga é avaria grossa e deve ser rateada proporcionalmente entre todos os interessados.¹⁶ (tradução do autor)

Embora as definições francesa e inglesa de avaria grossa fossem semelhantes, elas possuíam dois aspectos distintos: uma definição privilegiava a segurança mútua, enquanto a outra, o benefício mútuo¹⁷:

- a segurança mútua é uma reminiscência do direito romano e era defendida pela Inglaterra. A contribuição de avaria grossa só era devida quando o sacrifício ocorresse para evitar o perigo comum à carga e ao navio, mesmo que o perigo não fosse iminente. Caso um navio, por motivo de avaria particular buscasse um porto de refúgio, as despesas de entrada no porto e descarregamento seriam consideradas avaria grossa. Porém, as despesas de carregamento, salário da tripulação e provisões não o seriam¹⁸; e
- o benefício mútuo era defendido principalmente em países de *civil law* e EUA. De acordo com esse princípio, quaisquer despesas ou sacrifícios que tivessem ocorrido para o benefício do navio e da carga seriam considerados avaria grossa. Quando o navio estava em um porto de arribada, as despesas necessárias para o prosseguimento da viagem com segurança (p.ex.: as taxas portuárias e o salário da tripulação durante o reparo) seriam consideradas avaria grossa.

14 *The Copenhagen* (1799) 1 C. Rob. 289. “General average for a loss incurred, towards which the whole concern is bound to contribute *pro rata*, because it was undergone for the general benefit and preservation of the whole”. Tradução do autor: Ocorreu avaria grossa por uma perda sobre a qual todos devem contribuir *pro rata*, porque essa perda ocorreu para o benefício comum.

15 *Birkley v. Presgrave* (1801) 1 East 220.

16 All loss which arises in consequence of its extraordinary sacrifices made, or expense incurred, for the preservation of the ship and cargo comes within general average and must be borne proportionably by all who are interested.

17 FUJIMOTO, Kotaro. Op. cit., p. 11-12.

18 *Atwood v. Sellar* [1880].

2 AS REGRAS DE YORK-ANTUÉRPIA

No final da segunda metade do século XIX, a regulação da avaria grossa não era padronizada nos diferentes países, não havia uniformidade nas ações que eram ou não consideradas avaria grossa nem nos métodos de cálculo das perdas e da contribuição. A preocupação em agregar os dois aspectos (benefício mútuo e segurança mútua) e uniformizar os cálculos e procedimentos levou ao surgimento das Regras de York-Antuérpia (RYA) em 1877.

Logo que foram criadas, as RYA não definiram o que era avaria grossa, mas exemplificavam casos e situações. Uma das principais razões eram as divergências entre as escolas inglesa (segurança comum) e francesa (benefício mútuo)¹⁹.

2.1 A DEFINIÇÃO DE AVARIA GROSSA

Embora as RYA tenham sido criadas em 1877, a definição do que era avaria grossa só apareceu na revisão de 1924, como Regra “A”, e é a mesma até hoje:

Há avaria grossa quando e somente quando, intencionalmente e de maneira razoável, uma despesa ou sacrifício extraordinário ocorrem para a segurança comum com o fim de preservar de perigo as propriedades envolvidas em uma aventura marítima comum.²⁰ (tradução do autor)

Ao se escrutinar a definição de avaria grossa, podemos identificar os seguintes aspectos: a deliberalidade, a extraordinariedade e a razoabilidade do ato, a aventura comum, o perigo comum e a realidade e a iminência do perigo.

2.1.1 A deliberalidade do ato

Não são consideradas avaria grossa as perdas inevitáveis (p.ex.: força maior e fortuna do mar)²¹. Avaria grossa implica ação. Não é necessário que a ação seja determinada pelo comandante do navio ou outro membro da tripulação; ela pode ser determinada por alguém estranho à aventura maríti-

19 MUSOLINO, Pino. Op. cit., p. 13-14.

20 There is a general average act when, and only when, any extraordinary sacrifice or expenditure is intentionally and reasonably made or incurred for the common safety for the purpose of preserving from peril the property involved in a common maritime adventure.

21 FUJIMOTO, Kotaro. Op. cit., p. 16.

ma, como a autoridade portuária local, mas deve ser necessária à segurança comum e endossada pelo comandante do navio²².

2.1.2 A razoabilidade do ato

Em *Anderson v. Ocean SS*²³, os proprietários da carga a bordo do NM “Achilles” se recusaram a pagar a totalidade de sua contribuição em avaria grossa relativa a despesas de salvamento, alegando que os valores do contrato de salvamento eram exorbitantes. Aceitavam apenas pagar uma quantia razoável. Foi decidido pela Suprema Corte do Reino Unido que o valor considerado excessivo a um pagamento razoável não era considerado avaria grossa. Apesar de a razoabilidade ter sido incluída junto com a definição de avaria grossa em 1924, havia dúvidas em sua aplicação. Em *The Alpha*²⁴, essa questão foi discutida pela última vez. O NM “Alpha” era um graneleiro que, em uma viagem da Costa do Marfim para um porto no Rio Zaire, encalhou em uma área de águas rasas chamada de *Mona Mazea Bank*. O comandante tentou desencalhar o navio por seis vezes, utilizando as máquinas da embarcação e lhes causando grande dano, o que levou o navio a ser considerado perda total e a declarar avaria grossa. Os proprietários da carga argumentaram que a utilização dos motores da maneira como foi feita pelo comandante da embarcação não fora razoável. O juiz concordou com a falta de razoabilidade, mas decidiu que a Regra VII²⁵ das RYA 1974 (em vigor à época do julgamento) não exigia razoabilidade do ato. Assim, embora não tenha sido razoável, a ação foi considerada avaria grossa. Depois desse caso, foi incluída a Regra Paramount²⁶ nas RYA a partir da versão de 1994 e todas as ações devem obrigatoriamente ser razoáveis para serem consideradas avaria grossa.

22 TETLEY, William. Op. cit., p. 9.

23 (1884) 10 AC 107, HL.

24 *Corfu Navigation and Steamship Co v. Mobile Shipping Co and Ors (The Alpha)* [1991] 2 Lloyd's Rep 515.

25 “Rule VII. Damage to machinery and boilers. Damage caused to any machinery and boilers of a ship which is ashore and in a position of peril, in endeavouring to refloat, shall be allowed in general average when shown to have arisen from an actual intention to float the ship for the common safety [...]”. Tradução do autor: Regra VII. Dano causado às máquinas e às caldeiras. O dano causado a quaisquer máquinas ou caldeiras de um navio que esteja encalhado, em posição de perigo, na tentativa de reflutuar, será permitida como avaria grossa, quando provado que aconteceu com a intenção real de flutuar o navio para a segurança comum [...].

26 “RYA 2016 – Rule Paramount – In no case shall there be any allowance for sacrifice or expenditure unless reasonably made or incurred”. Tradução do autor: Só haverá pagamento pelo sacrifício ou despesa por atos que sejam razoáveis.

2.1.3 O ato ou a despesa devem ser extraordinários

Em *Société Nouvelle d'Armement v. Spillers & Bakers Ltd*²⁷, um reboador levava um navio a vela francês da Irlanda para a Inglaterra durante a Primeira Guerra Mundial para minimizar os riscos de um ataque por submarino. Os custos adicionais dessa operação não foram considerados extraordinários porque o risco de um ataque por submarino era comum naquele período. Ademais, quaisquer outras medidas que não sejam extraordinárias já foram precificadas pelo proprietário do navio e já compõem o valor do frete, como em *Wilson v. Bank of Victoria*²⁸. Nesse caso, o NM “*Royal Standard*” suspendeu da Austrália com destino à Inglaterra com uma carga de ouro. Ao colidir com um iceberg, danificou seu mastro e velas, fazendo com que demandasse o Porto do Rio de Janeiro, utilizando seu motor. Como o reparo e o armazenamento da carga custariam muito mais tempo e dinheiro no porto brasileiro do que na Inglaterra, o navio realizou um reparo temporário, comprou mais carvão e prosseguiu a viagem utilizando o motor até seu destino. A Corte inglesa não considerou as despesas com carvão extraordinárias em virtude de o motor ser uma alternativa natural para a movimentação do navio.

2.1.4 O perigo deve ser comum à carga e ao navio

Se o perigo for somente à carga ou somente ao navio, não há avaria grossa e essa é uma norma que advém do início das considerações sobre avaria grossa: o Digest²⁹ de Justiniano³⁰ regulamentava que:

Se um resgate houver sido pago a piratas para liberar o navio Labeon, Servius e Ofilius concordam que todos os proprietários (das propriedades em risco) devem contribuir, mas a perda sofrida por um proprietário em particular pelo roubo de sua carga pelos piratas será suportada apenas pelo dono da mercadoria.³¹ (tradução do autor)

Decisão semelhante foi tomada em *Nesbitt v. Lushington*³². Aqui, o navio foi abordado por piratas, que exigiam a entrega da carga de milho

27 [1917] 1 KB 865.

28 *Wilson v. Bank of Victoria* [1867] LR 2 QB 203.

29 The Digest of Justinian. Trad. Alan Watson. EUA: Universidade da Pensilvânia, 1998. p. 419-420.

30 MUSOLINO, Pino. Op. cit., p. 8.

31 *Servius, Ofilius and Labeo say that everyone must contribute if the ship is ransomed from pirates. But the owners must bear the loss of any property stolen by the robbers, and a person who ransoms his own goods has no claim for contribution.*

32 *Nesbitt v. Lushington* [1792] 4 T. R. 793.

para o liberar. Decidiu-se que não era avaria grossa porque a única ameaça foi à carga de milho.

2.1.5 A iminência do perigo

Não há necessidade de que o perigo seja iminente, mas esse deve ser real. Deve haver a situação em que, se nada for feito, cedo ou tarde, carga e navio poderão ser perdidos. Em *Vlassopoulos v. The British & Foreign Marine Insurance Co Ltd*³³, o hélice do NM Maki foi danificado e o navio foi obrigado a arribar em Cherbourg para reparos. Foi decidido que navio e carga, em virtude do acidente, estavam em perigo.

Na França, porém, o requisito da urgência³⁴ foi incluído para restringir o alcance da avaria grossa³⁵.

2.1.6 O perigo tem de ser real

O perigo não pode ser imaginário. Um sacrifício realizado por uma avaliação equivocada da existência de um perigo não é considerado avaria grossa³⁶. Porém, se for feito algum sacrifício em virtude de erro de avaliação da natureza ou tamanho de um perigo existente, esse sacrifício é considerado avaria grossa, como foi decidido em *The Wordsworth*³⁷. *Nesse caso, uma tempestade caía sobre o navio e o comandante equivocadamente concluiu que um alagamento a vante era resultado de um furo no casco abaixo da linha d'água. Com medo do colapso da antepara de vante e conseqüente afundamento do navio, o comandante determinou a abertura de algumas comportas para reduzir a pressão da água, o que danificou a carga. Com a redução do nível da água, verificou-se que o alagamento fora causado pela ruptura na buzina de bombordo. Assim, o dano à carga foi considerado ava-*

33 *Vlassopoulos v. The British & Foreign Marine Insurance Co Ltd [1929] 1 KB 187* – “Não há necessidade de que o perigo ou desastre sejam iminentes. Seria ruim se o comandante do navio tivesse que aguardar as coisas chegarem a essa situação para justificar seus atos como avaria grossa. [...] o perigo descrito na Regra A é a mesmo perigo utilizado no *Marine Insurante Act*, seção 66. A palavra não é perigo imediato. Basta dizer que o navio está em perigo, ou que o ato foi realizado para evitar o perigo. Isso significa que o perigo deve ser real e não, imaginário. O perigo deve ser substancial e não um perigo sem importância”.

34 Lei nº 67-545, de 7 de julho de 1967, art. 24: “*Pour le salut commun et pressant des intérêts engagés dans une expédition maritime*”. Tradução do autor: “Para a segurança comum e urgente dos interesses envolvidos na aventura marítima”.

35 TETLEY, William. Op. cit., p. 21.

36 *Joseph Watson & Son Ltd v. Firemen's Fund Insurance Co of San Francisco [1922] 2 KB 355; 38 TLR 752; 12 LJ L Rep 133* – o comandante do navio supôs (erroneamente) que o vapor que vinha de um porão era sinal de incêndio. As medidas que tomou para apagar o suposto incêndio danificaram a carga. O juiz do caso decidiu que, como não havia nenhum perigo, não havia avaria grossa.

37 *The Wordsworth (1898) 88 Fed Rep 313*.

ria grossa porque o ingresso de água a bordo era um perigo real e ocorreria apenas erro na avaliação do grau do perigo.

2.1.7 A aventura comum

Caso o navio esteja em lastro ou não tenha carga a bordo, não há aventura comum, então não pode haver avaria grossa. Em *The Brigella*³⁸, o navio estava em lastro a caminho do porto. Como o único interesse era o do dono do navio, as despesas no porto de arribada não poderiam ser consideradas avaria grossa.

2.1.8 O ato de avaria grossa tem de obter sucesso

Embora não esteja na definição constante na Regra “A”, a avaria grossa é um ato de sacrifício para um benefício³⁹. Em *Columbian Insurance Co. v. Ashby and Stribling*⁴⁰ e em *Ocean Steamship Co. v. Anderson*⁴¹, os juízes afirmaram a necessidade de haver sucesso no sacrifício e na despesa para justificar a avaria grossa e que nada seria nem devido nem pago se o navio e a carga fossem perdidos antes da chegada a seu destino final⁴².

O sucesso ao fim da viagem é necessário, mas há divergências em alguns pontos: se há necessidade de uma relação de causalidade entre o ato de avaria grossa e o salvamento do navio e da carga e a quantidade mínima de propriedade salva pelos atos de avaria grossa para que se possa exigir a contribuição⁴³.

2.2 A AVARIA GROSSA ARTIFICIAL

Uma avaria grossa artificial ocorre quando qualquer um dos requisitos previstos na Regra “A” não está presente na situação de declaração de avaria grossa. A avaria grossa artificial beneficia principalmente os proprietários dos navios.

Ao longo dos anos, foram incluídas regras que tinham como requisitos a segurança comum ou o prosseguimento da viagem em segurança,

38 *The Brigella* [1893], p. 189.

39 TETLEY, William. Op. cit., p. 15.

40 (13 Pet.) 331 at p. 338 (1839) – “That by that sacrifice the safety of the other property should be presently and successfully attained”.

41 (1883) 13 Q.B.D. 651 at p. 662 (C.A. per Brett M.R.) – “[...] by the expenditure of which both ship and cargo are saved... whose property has been saved by the voluntary sacrifice...”.

42 TETLEY, William. Op. cit., p. 15-16.

43 FUJIMOTO, Kotaro. Op. cit., p. 15-16.

como, em 1890⁴⁴, a Regra X, que tratava das despesas para ingresso e saída no porto de arribada ou desembarque da carga; e, em 1950, a Regra XI, que tratou do pagamento dos gastos com salário da tripulação nos períodos de detenção em um porto de arribada⁴⁵.

A regra de interpretação, incorporada em 1950, dá precedência às regras com números sobre as regras com letras. Pode haver declaração de avaria grossa sem os requisitos dispostos pela Regra “A”, desde que a situação esteja prevista em uma regra com números. O único requisito da Regra “A” que permaneceu foi a razoabilidade em virtude da Regra Paramount em 1994.

2.3 A APLICAÇÃO DAS RYA

As RYA não são nenhum tratado nem convenção internacionais e devem ser incorporadas voluntariamente aos contratos marítimos para terem validade.

À medida que novos problemas ou questionamentos vão surgindo, as RYA vão evoluindo: a definição de avaria grossa e seus princípios gerais (regras com letras) só foram incorporados na versão de 1924; a regra de interpretação, que definiu a prioridade entre regras com números e regras com letras, em 1950⁴⁶; e a regra Paramount, que resolveu a questão da razoabilidade na versão de 1994⁴⁷.

3 A OBSOLESCÊNCIA DA AVARIA GROSSA

Durante a formulação das Regras de York-Antuérpia em 1877, houve opiniões voltadas à abolição da avaria grossa⁴⁸ em virtude das diferenças de interpretações nos diversos países e da complexidade, custos e demora de

44 As regras com letras, e por conseguinte, a Regra “A”, que define avaria grossa, só foram incorporadas às RYA em 1924.

45 TETLEY, William. Op. cit., p. 21-22.

46 *A regra de interpretação dispõe que as regras com letras (principlológicas) só deverão ser utilizadas quando não for possível utilizar as regras numeradas (exemplificativas). Rule of Interpretation (RYA 1950) – “In the adjustment of general average the following Rules shall apply to the exclusion of any law and practice inconsistent therewith. Except as provided by the numbered Rules, general average shall be adjusted according to the lettered Rules”. Tradução do autor: Regra de Interpretação – No ajuste de avaria grossa, as seguintes regras devem ser aplicadas em detrimento de qualquer lei ou prática que seja com elas inconsistente. Exceto quando previsto pelas Regras Numeradas, a avaria grossa deve ser regulada de acordo com as Regras com Letras.*

47 “Rule Paramount: In no case shall there be any allowance for sacrifice or expenditure unless reasonably made or incurred”. Tradução do autor: Regra Paramount: Só haverá compensação se houver razoabilidade no sacrifício e nas despesas.

48 MUSOLINO, Pino. Op. cit., p. 18.

sua regulação. Os questionamentos sobre a validade da avaria grossa continuam presentes: a existência de um sistema que se expande como uma bola de neve em que a admissão de uma situação de avaria grossa serve de motivo para a inclusão de uma nova situação, criando novas contribuições⁴⁹; o tempo e o dinheiro gastos na sua regulação; a falta de uniformidade de seus procedimentos; e a convivência entre as diversas edições das RYA.

Os críticos também ponderam que o ajuste deve ser iniciado antes de uma decisão judicial sobre a contribuição; que o dono da carga é obrigado a dar uma garantia durante o ajuste para ter acesso a sua mercadoria; e que, com o aumento da capacidade de carga dos navios, principalmente os porta-contêineres, o ajuste vem se tornando cada vez mais difícil. Também contribui para justificar a extinção da avaria grossa as mudanças ocorridas no seguro marítimo, que tornou a distribuição equitativa de gastos e despesas desnecessária⁵⁰.

4 A AVARIA GROSSA É UM MAL NECESSÁRIO

A avaria grossa é uma maneira de compartilhar de modo equitativo o risco de uma aventura marítima mais antiga do que o seguro marítimo⁵¹, sendo aplicada e aceita em diversos países. Embora não sejam nem uma convenção nem um tratado internacional, as RYA foram incluídas em 1994 nos Códigos Marítimos de alguns países, como Dinamarca, Suécia, Finlândia e Noruega.

A extinção da avaria grossa causaria impacto nos donos da carga e nas seguradoras, que enfrentariam riscos de cobrir uma perda maior, pois os comandantes não teriam nenhum freio para as suas ações⁵², já que cada um ficaria responsável pela sua perda e não haveria o direito de regresso⁵³.

A avaria grossa é um sistema que resolve problemas nas horas de crise. Ela é imprescindível quando o comandante tem de tomar as providências necessárias para salvaguardar o navio e a carga em uma situação de perigo. Medidas que talvez o comandante não tome se não existir avaria grossa⁵⁴. Se vier a ser abolida, haverá conflitos de interpretações, a necessi-

49 MUKHERJEE, Proshanto K. Op. cit., p. 195-199.

50 SELMER, Knut S. *The survival of general average*. Londres: Pitman, 1958. p. 288.

51 TETLEY, William. Op. cit., p. 1.

52 SELMER, Knut S. Op. cit., p. 291.

53 MUSOLINO, Pino. Op. cit., p. 22.

54 TETLEY, William. Op. cit., p. 38.

dade de negociações, e mesmo litígio em uma situação em que o tempo é importante para se evitarem mais danos e despesas.

Esse novo sistema também vai ter de lidar com a complexidade dos navios com milhares de contêineres e conhecimentos de embarque. É imprevisível quanto tempo esse novo sistema vai levar para receber o reconhecimento e a aceitação internacionais que a avaria grossa já possui. A criação de um novo sistema de repartição de danos e despesas pode demandar décadas para seu entendimento, causando, ao menos inicialmente, várias demandas judiciais. Exatamente o oposto do que se quer evitar com a extinção da avaria grossa.

O reencaminhamento da carga ao porto de destino em caso de arribada, que hoje é providenciado pelos proprietários dos navios, terá de ser realizado pelos donos das cargas, tornando a mercadoria mais cara⁵⁵.

As *general average absorption clauses*⁵⁶ poderiam ser a solução do problema, mas elas geralmente possuem um valor de cobertura baixo. Sua principal função é evitar a declaração de avaria grossa quando a perda ou despesa são monetariamente pequenas. É improvável a criação de *general average absorption clauses* sem um teto, pois não é possível prever quanto poderão vir a ser os custos e despesas que serão absorvidos por avaria grossa em uma aventura marítima⁵⁷.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A avaria grossa é um instituto que existe há milênios e que evoluiu de maneira não linear ao longo dos séculos. No início, o sacrifício autorizado era o alijamento da carga, vindo a ser acrescido pelo corte do mastro, e as regras existentes apenas exemplificavam situações que configurariam avaria grossa.

A primeira definição legal ocorreu na *Ordonnance de Luis XIV*, em 1681, e incluía os termos razoabilidade, benefício comum e segurança do navio e da carga. Essa definição serviu de exemplo para diversas leis na Europa à época e inspirou o Código Civil francês de 1807. Na Inglaterra,

55 HEBDITCH, C.; STACEY, P.; MACDONALG, J. *General average briefing notes*. UK: Association of Average Adjusters, 1996. p. 12.

56 A chamada *General Average Absorption clause* é incluída nas apólices de casco & máquinas e dá aos proprietários de navio a opção de declarar ou não avaria grossa. Caso a despesa/sacrifício seja menor do que esse valor, o proprietário pode escolher entre acionar o seguro de casco & máquina ou declarar avaria grossa. Raramente esse valor é superior a USD 200 mil, e frequentemente é abaixo de USD 50 mil.

57 MUSOLINO, Pino. Op. cit., p. 23.

país de *common law*, a definição de avaria grossa utilizada era a do julgamento *Birkley v. Presgrave*, em 1801. A definição inglesa privilegiava a segurança mútua, que afirmava que a contribuição de avaria grossa só era devida quando o sacrifício ocorresse para evitar o perigo comum à carga e ao navio. A definição francesa baseava-se no benefício mútuo que dispunha que quaisquer despesas ou sacrifícios que tenham ocorrido para o benefício do navio e da carga seriam considerados avaria grossa.

Na tentativa de uniformizar a regulação da avaria grossa, padronizar o que deveria ser considerado avaria grossa e seus métodos de cálculo das perdas e da contribuição, foram criadas as Regras de York-Antuérpia (RYA) em 1877.

A definição do que era avaria grossa foi incluída como Regra “A” nas RYA 1924 e incluía a deliberalidade, a extraordinariedade e a razoabilidade do ato, e a aventura e o perigo comuns. Nas regras de 1924, foram incluídas outras situações que focavam mais no benefício comum e que são conhecidas como avaria grossa artificial por não atenderem a todos os requisitos da Regra “A”.

Sempre houve opiniões favoráveis à abolição da avaria grossa em virtude das diferenças de interpretações nos diversos países e da complexidade, custos e demora de sua regulação. Mesmo depois da criação das RYA, os questionamentos continuaram, pois se critica um sistema que se expande como uma bola de neve, criando novas contribuições. Argumenta-se que a evolução do seguro marítimo dispensaria a equitativa distribuição de gastos e despesas.

A avaria grossa é uma maneira milenar de se compartilhar equitativamente o risco de uma aventura marítima mais antiga do que o seguro marítimo e é aplicada e aceita em diversos países. Sua extinção da avaria grossa causaria um grande impacto nos donos da carga e nas seguradoras, que enfrentariam riscos de cobrir uma perda maior, pois os comandantes dos navios não teriam nenhum freio para as suas ações, já que cada interessado ficaria responsável pela sua perda e não haveria o direito de regresso. A avaria grossa resolve problemas nas horas de crise, dando segurança ao comandante para tomar as providências necessárias para salvar sua embarcação e a carga em uma situação de perigo.

Caso um novo sistema seja criado, é imprevisível o tempo que esse sistema necessitará para amadurecer e receber o reconhecimento e aceitação mundiais que a avaria grossa já possui, o que levará a atrasos, custos

e demandas judiciais. Exatamente o oposto do que se quer evitar com a extinção da avaria grossa.

As *general average absorption clauses* são uma opção improvável porque possuem um limite baixo de cobertura e não se imagina uma cláusula desse tipo sem um teto, pois não é possível prever quanto poderão vir a ser os custos e as despesas que deverão ser serão absorvidos.

REFERÊNCIAS

DESENNE, J. Code Général Français: contenant les lois et actes du gouvernement publiés depuis l'ouverture des États Généraux au 5 mai 1789, jusqu'au 8 julliet 1815, classés par ordre de Matières, et annotés des Arrêts et décisions de la Court de Cassation. França: La Bibliothèque Française, 1819. Disponível em: https://books.google.com.br/books?id=1U9DAAAACAAJ&pg=PA496&lpg=PA496&dq=%22Et+en+général,+les+dommages+soufferts+volontairement+et+les+dépenses+faites+d%27après+délibérations+motivées+%22&source=bl&ots=OT-XGeYKJL&sig=ACfU3U2TwQCqfASCEzrXkJf3WDBcGt_Bhw&hl=en&sa=X&ved=2ahUKewjvu4zaip3yAhXkqZUCHXLhDegQ6AF6BAGOEAM#v=onepage&q=%22Et%20en%20général%2C%20les%20dommages%20soufferts%20volontairement%20et%20les%20dépenses%20faites%20d'après%20délibérations%20motivées%20%22&f=false. Acesso em: 20 jul. 2021.

FUJIMOTO, Kotaro. The essentials of general average. *The Annals of Hitotsubashi Academy*, Japão: Hitotsubashi University, v. 5, p. 1-21, 1954. Disponível em: <http://www.jstor.org/stable/43751443>. Acesso em: 12 jul. 2021.

HEBDITCH, C.; STACEY, P.; MACDONALG, J. *General average briefing notes*. UK: Association of Average Adjusters, 1996.

MUKHERJEE, Proshanto K. The anachronism in maritime law that is general average. *WMU – Journal of Maritime Affairs*, Suíça: Springer, v. 4, p. 195-209, 2005. Disponível em: <https://doi.org/10.1007/BF03195074>. Acesso em: 12 jul. 2021.

MUSOLINO, Pino. A relic of the past or still an important instrument? A brief review of general average in 21st Century. In: *New Challenges in Maritime Law: de lege lata et de lege ferenda*. Italia: Bonomo, p. 676, 2015.

PARDESSUS, J. M. *Collection de lois maritimes antérieures au XVIII siècle*. França: Imprimerie Royale, 1828. Disponível em: https://books.google.com.br/books?id=YjxRAAAACAAJ&pg=PP7&lpg=PP7&dq=%22Collection+de+lois+maritimes+antérieures+au+XVIII+siècle%22&source=bl&ots=oRjBjBjv99&sig=ACfU3U0b-WfP57PmvTb0-sMJ9jH6J_Q6gg&hl=en&sa=X&ved=-2ahUKewifwPH_5zyAhWi-qJUCHQISCe4Q6AF6BAGPEAM#v=onepage&q=%22Collection%20de%20lois%20maritimes%20antérieures%20au%20XVIII%20siècle%22&f=false. Acesso em: 13 jul. 2021.

ROSE, F. D. *General average law and practice*. 3. ed. Reino Unido: Taylor & Francis, 2017. Disponível em: <https://books.google.com.br/books?id=-tb>

89DwAAQBAJ&pg=PT80&lpg=PT80&dq=The+Copenhagen+(1799)+1+C.+Rob.+289+general+average&source=bl&ots=xxLKhC_Tyy&sig=ACfU3U2xqJcLWNYAg4YEW7gqC0gk7Pm9tQ&hl=en&sa=X&ved=2ahUKewjFkvTYkZ3yAhWIDrkGHYQtC7gQ6AF6BAgDEAM#v=onepage&q=The%20Copenhagen%20(1799)%201%-20C.%20Rob.%20289%20general%20average&f=false. Acesso em: 10 jul. 2021.

SELMER, Knut S. *The survival of general average*. Londres: Pitman, 1958.

TETLEY, William. General average now and in the future. Disponível em: https://www.fd.unl.pt/docentes_docs/ma/wks_MA_27791.pdf. Acesso em: 7 jul. 2021.

THE DIGEST OF JUSTINIAN. Trad. Alan Watson. EUA: Universidade da Pensilvânia, 1998. Disponível em: <https://ereader.perlego.com/1/book/733112/1>. Acesso em: 7 jul. 2021.

THE YORK-ANTWERP RULES 2016. Disponível em: <https://comitemaritime.org/work/york-antwerp-rules-yar/>.

Conhecimento de Embarque Eletrônico: a Impossibilidade de Utilização Somente nos Termos do Decreto nº 10.278/2020 e a *Blockchain* Como Alternativa Complementar

HERNANI FERREIRA¹

Graduado em Direito pela Universidade do Vale do Itajaí – UNIVALI, Assessor Jurídico.

RESUMO: Este trabalho objetiva demonstrar ser impossível preservar todas as funções e a segurança jurídica da via física do conhecimento de embarque ao transformá-lo em um documento eletrônico por meio do Decreto nº 10.278/2020 e Notícia Siscomex Importação nº 17/2020, assim como evidenciar que a *blockchain* pode ser uma alternativa. Para tanto, pretende-se demonstrar o conceito, funções e a origem histórica do conhecimento de embarque, bem como abordar o conceito de *blockchain*, identificar sua utilidade e exemplos de sua utilização. Ademais, verificar-se-ão a possibilidade jurídica e os benefícios da adoção do conhecimento de embarque como documento eletrônico via *blockchain*. Foi utilizado o método indutivo². Como resultado da pesquisa, verificou-se que as disposições do Decreto nº 10.278/2020 não são capazes de manter todos os princípios dos títulos de crédito em caso de utilização do conhecimento de embarque no modo eletrônico. Inferiu-se que a *blockchain* pode ser utilizada como uma alternativa complementar, ainda que sua regulação e legislação sejam embrionárias.

PALAVRAS-CHAVE: Conhecimento de embarque eletrônico; títulos de crédito; transporte internacional de mercadorias; *blockchain*.

SUMÁRIO: Introdução; 1 Conhecimento de embarque; 1.1 Origem e conceito; 1.2 O conhecimento de embarque enquanto título de crédito; 1.3 Conhecimento de embarque eletrônico; 1.3.1 Títulos de crédito eletrônicos; 1.3.2 Notícia Siscomex Importação nº 17, de 24 de março de 2020; 2 Anotações sobre *blockchain*; 2.1 Origem, conceito e funcionamento; 2.2 Aplicações atuais: sociedade e Poder Judiciário; 2.3 Criptoativos; 3 Conhecimento de embarque e Decreto nº 10.278/2020; 3.1 Das impossibilidades de utilização do conhecimento de embarque eletrônico nos moldes da Notícia Siscomex Importação nº 17 e Decreto nº 10.278/2020; 3.1.1 Da possível impossibilidade expressa no artigo 2º, parágrafo único, inciso II, do Decreto nº 10.278/2020; 3.1.2 Da impossibilidade de manutenção dos princípios dos títulos de crédito; 3.2 A *blockchain* como alternativa complementar; Considerações finais; Referências.

1 E-mail: hernani.ferreira@hotmail.com.

2 “[...] pesquisar e identificar as partes de um fenômeno e colecioná-las de modo a ter uma percepção ou conclusão geral [...].” (PASOLD, Cesar Luiz. Metodologia da pesquisa jurídica: teoria e prática. 13. ed. Florianópolis: Conceito Editorial, 2015. p. 91)

INTRODUÇÃO

Surgido na Idade Média, o conhecimento de embarque possuía a função de recibo das mercadorias³. Passaram-se anos e o conhecimento de embarque recebeu outras atribuições, mas o uso do documento no formato físico permaneceu.

Com o objetivo de rumar à digitalização e facilitar processos, por meio da Notícia Siscomex Importação nº 17, a Receita Federal do Brasil esclareceu que a via original do conhecimento de embarque digitalizada conforme previsão do Decreto nº 10.278/2020 terá os mesmos efeitos do documento original. Contudo, tal prática pode levar a problemas que serão aqui discutidos.

Deste modo, este trabalho se destina a discutir o conhecimento de embarque eletrônico e a impossibilidade de utilizá-lo somente nos termos do Decreto nº 10.278/2020, sendo a *blockchain* uma alternativa para conferir segurança jurídica.

Para tanto, há como objetivos específicos: demonstrar a origem histórica, o conceito e as funções do conhecimento de embarque; conceituar *blockchain*, identificar seu funcionamento e aplicações atuais; evidenciar a impossibilidade de utilização do conhecimento de embarque eletrônico nos parâmetros previstos pela Notícia Siscomex Importação nº 17; verificar a possibilidade jurídica e os benefícios do conhecimento de embarque como documento eletrônico atrelado à *blockchain*.

Formulou-se o seguinte problema: se o conhecimento de embarque se tornar um documento eletrônico somente com base nos parâmetros do Decreto nº 10.278/2020, suas funções de prova escrita do contrato de transporte, comprovante de entrega da mercadoria para o transporte e título de crédito serão preservadas?

A partir do problema arguido, elencou-se a seguinte hipótese: utilizando-se a *blockchain* em complemento aos parâmetros do Decreto nº 10.278/2020, será possível preservar todas as funções do conhecimento de embarque. A fim de confirmar a hipótese, o desenvolvimento foi dividido em três itens.

No primeiro item, abordar-se-á o conceito de conhecimento de embarque, sua origem e funções. Por fim, adentrar-se-á ao Decreto

3 LACERDA, Sampaio de. *Curso de direito privado da navegação: direito marítimo*. 3. ed. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 1984. p. 176. 1. v.

nº 10.278/2020 e à Notícia Siscomex Importação nº 17. No segundo item, explicar-se-á a tecnologia *blockchain*, seu surgimento, princípios e forma operacional.

No terceiro item, verificar-se-ão as impossibilidades de utilização do conhecimento de embarque eletrônico nos moldes do Decreto nº 10.278/2020 e Notícia Siscomex Importação nº 17, e explicar-se-á sobre a *blockchain* como alternativa para manutenção dos princípios dos títulos de crédito.

Nas considerações finais, apresenta-se a confirmação da hipótese outrora elencada, porém com ressalvas acerca dos desafios regulatórios, acadêmicos e jurídicos que devem ser superados.

1 CONHECIMENTO DE EMBARQUE

1.1 ORIGEM E CONCEITO

Diariamente, inúmeras mercadorias transitam pelos oceanos. Somente no ano de 2019, 11 bilhões de toneladas⁴ estiveram a bordo de navios, evidenciando a importância do transporte marítimo de mercadorias para a economia global.

Contudo, a operacionalização deste modal vai além dos portos e navios. É necessária uma documentação robusta, da qual o conhecimento de embarque (*bill of lading* – BL) se destaca como principal⁵ e cujo surgimento deu-se centenas de anos atrás, havendo duas correntes doutrinárias que divergem sobre o tema.

A minoritária defende que a forma primitiva do conhecimento de embarque surgiu por volta do século VIII, sendo um simples recibo de entrega emitido ao carregador como prova do depósito das mercadorias⁶.

Doutro norte, a corrente majoritária afirma que o conhecimento de embarque surgiu entre os séculos XIII e XV, quando as mercadorias deixaram de ser acompanhadas pessoalmente durante o transporte até o local de

4 UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT – UNCTAD. *Review of Maritime Transport 2019*. New York: United Nations Publications, 2019. Disponível em: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019_en.pdf. Acesso em: 7 jul. 2020.

5 MARTINS, Eliane Maria Octaviano. *Curso de direito marítimo*. Barueri: Manole, 2008. p. 265. 2. v.

6 ASCARELLI, 1955; GOLDSCHMIDT, 1838 apud VIOTTO, Ricardo. *A origem do conhecimento de embarque no setor marítimo*. Fortaleza: Pensar, v. 14, n. 2, 2009. p. 405.

venda⁷, pois os mercadores passaram a fundar agências de comércio e a estabelecer relações de comércio no local de destino das mercadorias.

Assim, os mercadores deixaram de viajar junto às mercadorias e o transporte passou a ser feito unicamente pelo capitão, o qual emitia um recibo àquele que embarcava os bens para transporte e, no destino, restituía as mercadorias para o representante do mercador mediante apresentação da cópia do registro de bordo⁸.

A partir da evolução da navegação e do fornecimento de recibos das mercadorias, os registros de bordo passaram a ser feitos por escritvães, cujas anotações continham a quantidade, marca, peso e valor do frete de todas as mercadorias embarcadas e desembarcadas⁹.

O extrato das anotações no livro passou a ser utilizado como prova para solução de litígios, bem como para atestar o embarque e as condições do recebimento da mercadoria.

Todavia, apenas depois do século XVII, surge o conhecimento de embarque marítimo como conhecido atualmente. Esse formato surgiu da junção entre a carta de notificação, um documento enviado pelo remetente das mercadorias ao destinatário para comunicar-lhe a remessa da carga, o qual era utilizado para retirar as mercadorias no destino, com aquele recibo emitido pelo capitão que atestava as mercadorias depositadas em sua confiança¹⁰.

No ordenamento jurídico brasileiro, a primeira previsão do conhecimento de embarque ocorreu no Código Comercial, promulgado em 1850¹¹, e, a partir do ano de 2002, o conhecimento de embarque passou a ser previsto no Código Civil.

Precipuaente, o conhecimento de embarque possui três funções *embarque*: i) prova escrita do contrato de transporte, ii) comprovante de entrega da mercadoria para o transportador ou a bordo de seu navio, iii) título de crédito¹². Desta feita, pode-se definir o conhecimento de embarque como sendo o documento que prova o recebimento da mercadoria pelo

7 ROSA, 1985; VIVANTE, 1881; BRUNETTI, 1929 apud VIOTTO, Ricardo. Op. cit., p. 406.

8 VIOTTO, Ricardo. Op. cit., p. 407.

9 VIVANTE, 1881 apud VIOTTO, Ricardo. Op. cit., p. 406.

10 VIOTTO, Ricardo. Op. cit., p. 411.

11 NEGRÃO, Ricardo. *Curso de direito comercial e de empresa* – Títulos de créditos. 8. ed. São Paulo: Saraiva Educação, v. 2, 2019.

12 MARTINS, Eliane Maria Octaviano. *Curso de direito marítimo*. Op. cit., p. 277.

transportador, assim como atestam os termos e as condições do transporte e a propriedade da mercadoria¹³.

Sua emissão geralmente ocorre em seis vias¹⁴, das quais três são negociáveis e transferíveis por endosso ou tradição, enquanto as outras não são negociáveis. Ademais, o conhecimento de embarque pode ser emitido como nominativo à ordem, nominativo não à ordem ou ao portador¹⁵, daí surgindo sua possibilidade de negociação, como abordado a seguir.

1.2.0 CONHECIMENTO DE EMBARQUE ENQUANTO TÍTULO DE CRÉDITO

De acordo a redação do art. 887 do Código Civil, título de crédito é o documento necessário para o exercício do direito, literal e autônomo, nele contido.

Neste prisma, os títulos de crédito são subdivididos em duas categorias, sendo uma relativa aos títulos de crédito propriamente ditos, que representam uma operação de crédito, e outra sobre os títulos de crédito imprpropriamente ditos, os quais, ainda que não representem uma operação de crédito, contêm um crédito que pode ser exigido¹⁶. Independentemente de sua classificação, os títulos de créditos obedecem a três princípios basilares: (i) cartularidade, (ii) autonomia e (iii) literalidade, os quais são extraídos do art. 887 do Código Civil.

O princípio da cartularidade preceitua que o crédito se incorpora ao documento e impõe a necessidade de portar o documento que representa o crédito¹⁷. O princípio da autonomia garante que as obrigações cambiais são autônomas e independentes, permitindo negociar os títulos¹⁸. Por fim, o princípio da literalidade dispõe que o título representa somente o crédito nele descrito¹⁹.

A partir desses três princípios, infere-se que o título de crédito pode circular, de modo que o seu portador será o credor da obrigação nele ins-

13 COLLYER, Marco A.; COLLYER, Wesley O. *Dicionário de comércio marítimo*: termos e abreviaturas usados no comércio marítimo internacional. 3. ed. Rio de Janeiro: Lutécia, 2002. p. 40.

14 KEEDI; MENDONÇA apud MARTINS, Eliane Maria Octaviano. *Curso de direito marítimo*. Op. cit., p. 266.

15 MARTINS, Eliane Maria Octaviano. *Curso de direito marítimo*. Op. cit., p. 267-268.

16 MENDONÇA, J. X. Carvalho de. *Tratado de direito comercial brasileiro*. 5. ed. atualizada por Achiles Bevilacqua e Roberto Carvalho de Mendonça. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 1995.

17 COELHO, Fabio Ulhoa. *Curso de direito comercial: direito de empresa*. 20. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2016. p. 379-380.

18 COELHO, Fabio Ulhoa. *Curso de direito comercial: direito de empresa*. Op. cit., p. 382.

19 COELHO, Fabio Ulhoa. *Curso de direito comercial: direito de empresa*. Op. cit., p. 381.

crita. Quanto ao modo de circulação, a doutrina majoritária destaca quatro formas:

- a) nominativos, se o nome da pessoa, natural ou jurídica, com direito à prestação se acha anotado no próprio título ou nos registros especiais do instituto emissor, sendo transferíveis mediante ato formal;
- b) à ordem, se emitidos em benefício da pessoa indicada ou daquela a que esta determinar (ordenar) e transferíveis por meio do endosso, neles lançado;
- c) ao portador, se emitidos genericamente em favor do possuidor e transferíveis por simples tradição manual;
- d) mistos: títulos nominativos munidos de cupões ao portador.²⁰

Estabelecidas tais premissas, pode-se dizer que o conhecimento de embarque é um título de crédito impróprio²¹, pois não representa uma operação de crédito, mas as mercadorias nele contidas. Via de regra, é título à ordem, mas pode conter cláusula expressa ao portador e pode ser transferido mediante endosso em preto ou em branco, conforme dispõem os arts. 1º e 3º do Decreto nº 19.743, de 10 de dezembro de 1930, bem como o art. 587 do Código Comercial.

No ponto, a Agência Nacional dos Transportes Aquaviários (Antaq), pela Instrução Normativa nº 18, de 21 de dezembro de 2017, reforçou a força de título de crédito do conhecimento de embarque, em seu art. 2º, IX. Corroborando a importância de liberação da carga apenas ao portador da via original do BL, a Receita Federal do Brasil, em novembro de 2017, no art. 54, VI, da Instrução Normativa SRF nº 680/2006, estabeleceu obrigatoriedade de apresentação do conhecimento de embarque.

Observada a importância do conhecimento de embarque dentro da cadeia logística e econômica mundial, a sua remessa física ao redor do globo o sujeita a riscos, como extravio, danificação e fraudes. Sendo assim, a partir dos avanços tecnológicos obtidos no último século e a fim de mitigar estes riscos, surge a possibilidade de utilização do conhecimento de embarque eletrônico.

20 NEGRÃO, Ricardo. Op. cit., p. 25.

21 COELHO, Fabio Ulhoa. *Curso de direito comercial: direito de empresa*. Op. cit., p. 474-475.

1.3 CONHECIMENTO DE EMBARQUE ELETRÔNICO

A partir da vigência do atual Código Civil no ano de 2002, o ordenamento jurídico brasileiro passou a prever a possibilidade de utilização de títulos de crédito eletrônicos, como disposto no art. 889, § 3º, do referido Código.

Todavia, a aplicação dessa inovação aos títulos de crédito já existentes há séculos, como o conhecimento de embarque, é tema frequente nas discussões doutrinárias e legislativas, posto que a mera reprodução do documento em meio eletrônico pode não ser suficiente para fornecer a segurança jurídica que o manejo da via física do documento oferece.

No âmbito internacional, alguns projetos buscaram implementar o conhecimento de embarque eletrônico antes mesmo da vigência do atual Código Civil, como o *The Seadocs System*, operado pelo Chase Manhattan Bank, o qual, tão logo criado, caiu em desuso devido a inúmeras problemáticas²². Assim, para garantir uma adequação do conhecimento de embarque eletrônico, é necessário analisar o que o ordenamento jurídico nacional dispõe acerca dos títulos de créditos eletrônicos para, a partir daí, poder enquadrar o conhecimento de embarque.

1.3.1 Títulos de crédito eletrônicos

Para serem considerados títulos de crédito eletrônicos, os títulos devem obedecer às premissas do art. 889 do Código Civil: (i) a data de emissão, (ii) a indicação precisa dos direitos que confere e (iii) a assinatura do emitente. Por mais que todos esses requisitos sejam facilmente reproduzidos em meio eletrônico, é necessário atentar-se à segurança desses dados, especialmente das assinaturas.

Nesta senda, destaca-se a MP 2200-2, de 24 de agosto de 2001, a qual instituiu a Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira – ICP-Brasil e a forma de assinatura digital e eletrônica, garantindo autenticidade, integridade e a validade jurídica de documentos assinados no meio virtual. Assim, ainda que a ICP Brasil supere a dificuldade inerente à segurança das assinaturas, é importante se atentar à aplicação dos princípios dos títulos de crédito.

Percebe-se que a inovação trazida pelo Código Civil não veio acompanhada de instrumentos suficientes a permitir o uso desta modalidade com

22 DUBOVEC, Marek. The problems and possibilities for using electronic bills of lading as colateral. *Arizona Journal of International & Comparative Law*, v. 23, n. 2, p. 450, 2006.

absoluta certeza, tampouco previu a subsunção dos princípios ao novo formato. De todo modo, denota-se que os títulos de créditos eletrônicos ainda carecem de normas que os disciplinem, especialmente no que tange à circulação por meio virtual – endossos e avais²³. Apesar de a doutrina apontar que não exista similar à ideia de posse digital da cártula²⁴, demonstrar-se-á que a *blockchain* pode romper tal obstáculo.

Tocante ao conhecimento de embarque eletrônico, necessita-se de um cuidado especial, pois a prática mercantil que o criou, o fez com base no papel. O documento impresso era, e ainda é, negociado por simples tradição ou por meio de endosso, facilitando o controle da propriedade.

A título de exemplo, adote-se uma situação em que foram geradas vias originais do conhecimento de embarque eletrônico, emitidos na modalidade nominativo à ordem, com as mesmas cargas, alocadas nos mesmos contêineres, dentro do mesmo navio, porém um consignatário endossa cada via a uma empresa diferente das demais.

Além de ambas poderem reclamar a propriedade da carga, uma delas ainda pode adulterar o conteúdo do conhecimento de embarque. Tal procedimento pode desencadear uma ação de reparação em virtude da disparidade entre a quantidade de mercadorias especificadas no título e aquelas que estão de fato dentro do contêiner transportado.

Outrossim, deve-se possuir um meio seguro para enviar o conhecimento de embarque eletrônico entre os atores da cadeia de circulação do documento, de modo que *hackers* não possam interceptá-lo. Assim, questiona-se: como proceder com a adoção do formato eletrônico com a segurança jurídica necessária?

1.3.2 Notícia Siscomex Importação nº 17, de 24 de março de 2020

Com o advento da Medida Provisória nº 881, de 30 de abril de 2019, posteriormente convertida em lei pela Lei nº 13.874, de 20 de setembro de 2019 – e popularmente conhecida como Lei da Liberdade Econômica –, o governo brasileiro sinalizou uma série de mudanças rumo à desburocratização. Dentre as inovações, destaca-se a possibilidade de digitalização e armazenamento dos documentos físicos, momento em que se tornarão documentos digitalizados e possuirão todos os efeitos legais, conforme art. 3º, X, da lei supracitada.

23 GRAHL apud NEGRÃO, Ricardo. Op. cit.

24 COELHO, Fabio Ulhoa. *Manual de direito comercial: direito de empresa*. 26. ed. São Paulo: Saraiva, 2014.

Como esse dispositivo ainda necessitava de regulamentação específica, foi promulgado o Decreto nº 10.278, de 18 de março de 2020, o qual também regulou o art. 2º-A da Lei nº 12.682, de 9 de julho de 2012.

O Decreto nº 10.728/2020 estabeleceu alguns conceitos importantes, como o de documentos natodigitais (aqueles produzidos originalmente em formato digital), assim como documentos digitalizados (representação digital de um documento físico). Ademais, também foram estabelecidos padrões mínimos para a digitalização, como resolução, cor, formato de arquivo e quantidade de metadados.

Diante dessas regulamentações, a Receita Federal do Brasil, por meio da notícia Siscomex Importação nº 17²⁵, esclareceu que o conhecimento de embarque que for digitalizado obedecendo aos padrões do Decreto nº 10.278/2020 produzirá todos os efeitos legais da via física original, inclusive para a retirada de mercadoria, cumprindo o requisito do art. 54, IV, da Instrução Normativa SRF nº 680, de 2 de outubro de 2006.

A partir do que preconiza a citada notícia, é possível que um terceiro que tenha posse de uma via digitalizada de um conhecimento de embarque ao portador reclame a propriedade da mercadoria. Assim, a Receita Federal do Brasil legitimou o uso do conhecimento de embarque eletrônico como título de crédito, sem se preocupar com a segurança jurídica.

A fim de mitigar possíveis riscos e de manter incólumes todos os princípios inerentes aos títulos de crédito, demonstrar-se-á que a associação da tecnologia *blockchain* aos dispositivos citados pode ser um instrumento eficaz. Para tanto, mister abordar a tecnologia em si, seu funcionamento, conceito e peculiaridades.

2 ANOTAÇÕES SOBRE *BLOCKCHAIN*

2.1 ORIGEM, CONCEITO E FUNCIONAMENTO

A tecnologia *blockchain* foi apresentada ao mundo em 2008 por Satoshi Nakamoto através do trabalho intitulado "*Bitcoin: a peer-to-peer*

25 Importação nº 017/2020 – Entrega do conhecimento de carga para entrega da mercadoria. Esclarecemos que a via original do conhecimento de carga que for digitalizada conforme o disposto no Decreto nº 10.278, de 18 de março de 2020, terá os mesmos efeitos legais do documento original, sendo que a sua apresentação em meio digital ao recinto alfandegado considerará-se-á como atendida a previsão contida no inciso IV do art. 54 da Instrução Normativa SRF nº 680, de 2 de outubro de 2006. Cabe ressaltar que o documento digitalizado deverá conter todos os requisitos obrigatórios do documento em meio físico, conforme legislação de regência em vigor. RECEITA FEDERAL DO BRASIL. Notícia Siscomex Importação nº 17. Disponível em: <http://www.siscomex.gov.br/importacao/importacao-n-017-2020/>. Acesso em: 27 maio 2020.

*electronic cash system*²⁶. A *blockchain*, ainda sem esse termo específico, era a tecnologia que possibilitaria enviar e receber ativos (*bitcoins*) mediante transações criptografadas, de modo seguro, imutável e descentralizado.

A proposta de transacionar pela internet sem um terceiro envolvido era uma resposta ao resgate dos bancos privados feita pelo governo estadunidense após a crise financeira internacional desencadeada no ano de 2008, a qual ficou conhecida como crise do *subprime*²⁷. O amadurecimento dos estudos acerca da tecnologia *blockchain* a desvincularam da ideia de criptomoedas, de modo que se passou a enxergar seu enorme potencial²⁸.

Em suma, a *blockchain* é sustentada por 5 pilares, quais sejam: a) o princípio da sustentabilidade: traduzido na desnecessidade de qualquer entidade centralizadora do armazenamento, eliminando as hipóteses de falha e indisponibilidade do sistema; b) o princípio da imutabilidade: as transações são imutáveis, sendo possível corrigir uma transação apenas por uma nova; c) princípio da auditabilidade: por meio do carimbo de tempo e da autenticação conferida pelo consenso, os participantes de uma transação verificam e validam aquela sem a necessidade de um terceiro ou intermediário; d) princípio da consensualidade: os algoritmos de autenticação e validação das transações garantem que a maioria dos nós as legitimem e excluindo as tentativas de fraude; e) princípio da flexibilidade: os protocolos tecnológicos que sustentam a tecnologia *blockchain* podem suportar inúmeros negócios e atividades²⁹.

Desse modo, pode-se dizer que a tecnologia *blockchain* funciona como um livro razão público digitalizado (*public ledger*), o qual registra suas informações em uma cadeia de blocos, sendo estes mantidos pela interação entre os nós que compõem uma determinada rede³⁰, e pode ser

26 NAKAMOTO, Satoshi. *Bitcoin: a peer-to-peer electronic cash system*. Disponível em: <https://bitcoin.org/bitcoin.pdf>. Acesso em: 24 out. 2019.

27 CECHIN, A.; MONTROYA, M. A. Origem, causas e impactos da crise financeira de 2008. *Teoria e evidência econômica* (UPF), v. 48, p. 150-171, 2017. Disponível em: <http://seer.upf.br/index.php/rtee/article/view/7363/4334>.

28 SCHWAB, Klaus. *A Quarta Revolução Industrial*. Livro eletrônico. Trad. Daniel Moreira Miranda. São Paulo: Edipro, 2019. Disponível em: https://books.google.com.br/books?hl=ptBR&lr=&id=XZSWDwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PT3&dq=quarta+revolu%C3%A7%C3%A3o+industrial&ots=Y8da4uSGk8&sig=2vnL3rWI_9mfTG0ISDE1d0robn8#v=onepage&q=quarta%20revolu%C3%A7%C3%A3o%20industrial&f=false. Acesso em: 23 out. 2019.

29 TEIDER, Josélio Jorge. *A regulamentação no Brasil dos contratos inteligentes implementados pela tecnologia blockchain*. Dissertação (Mestrado) – Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba, 2019. p. 22.

30 ALVES, P. H.; LAIGNER, R.; NASSER, R.; ROBICHEZ, G.; LOPES, H.; KALINOWSKI, M. Desmistificando *blockchain*: conceitos e aplicações. In: MACIEL, C.; VITERBO, J. (Org.). *Computação e Sociedade*, Sociedade Brasileira de Computação, 2018. p. 4. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/327060805_Desmistificando_Blockchain_Conceitos_e_Aplicacoes.

classificada de acordo com suas permissões de acesso como: i) pública, ii) privada, iii) híbrida, iv) aberta, v) fechada, vi) global ou vii) multicanal³¹.

Os nós são responsáveis por conferir descentralização à *blockchain*, sendo compostos por computadores que operam distribuídos pelo mundo, atuando como servidor e cliente, o que dispensa a necessidade de uma única pessoa controlando e atuando como validador da rede³², ao passo em que uma transação é registrada num bloco: seus dados (como data, hora e conteúdo transacionado, por exemplo) são gravados neste bloco, o qual possui uma impressão digital (*hash*³³).

Assim, sempre que uma nova transação é registrada num bloco, ela recebe o *hash* do bloco anterior e assim sucessivamente, formando o encadeamento dos blocos e permitindo rastrear todas as transações³⁴.

Para alterar um bloco, é necessário alterar todos os que o antecederam, vez que a adulteração de um bloco modifica sua *hash*. Assim, torna-se necessário editar a *hash* gravada em todos os outros blocos. Não obstante, sempre que uma transação é adicionada a um bloco, ela recebe um carimbo de tempo (*timestamp*), com data e hora, certificando o horário exato em que tal transação foi processada.

Além de um bloco conter inúmeras transações com carimbos de tempo diferentes, o bloco possui o seu próprio *timestamp*. Deste modo, se alguém pretende manipular a rede, além de modificar as informações de todos os blocos, deve ajustar os carimbos de tempo de cada um.

Não fosse isso, antes de adicionar um novo bloco à corrente, deve-se submetê-lo a um mecanismo de consenso³⁵. O mecanismo de consenso, cujo processo para encontrá-lo denomina-se mineração, é mais uma impor-

31 AQUINO, Magali. *Adoção de blockchain na gestão de cadeias de suprimentos do Brasil*. Dissertação (Mestrado Profissional MPGC) – Fundação Getúlio Vargas, Escola de Administração de Empresas de São Paulo. 2019. p. 24.

32 LARSON, A. Dakota. Mitigating risky business: modernizing letters of credit with blockchain, smart contracts, and the internet of things. 2018. *Mich. St. L. Rev.* 929 (2018), p. 960. Disponível em: <https://digitalcommons.law.msu.edu/tr/vol2018/iss4/4>. Acesso em: 24 jul. 2021.

33 Hash: “A função *hash* é um algoritmo que mapeia dados de entrada de comprimento variável para dados de comprimento fixo. *Blockchains* fazem uso de funções *hash* criptográficas (*one-way hash functions*), onde recriar o valor de entrada utilizando o valor *hash* é praticamente impossível” (ALVES, P. H.; LAIGNER, R.; NASSER, R.; ROBICHEZ, G.; LOPES, H.; KALINOWSKI, M. Op. cit., p. 4).

34 ALVES, P. H.; LAIGNER, R.; NASSER, R.; ROBICHEZ, G.; LOPES, H.; KALINOWSKI, M. Op. cit., p. 4.

35 Mecanismo de consenso: “Um mecanismo de consenso é um algoritmo que serve para criar um novo bloco num ambiente descentralizado de forma consensual entre os nós da rede P2P” (CORREA, Otavio Augusto. Estudo da aplicação de estrutura *blockchain* com *proof of stake* para arquivamento de documentos com registro no tempo. Trabalho de Conclusão de Curso (Sistemas de Informação) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2018. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/handle/123456789/187862>).

tante ferramenta garantidora da segurança da rede, vez que, para modificar um bloco anterior, um bloco invasor (*hacker*) teria que refazer a prova de trabalho de todos os blocos anteriores. Tal fato traduz a arquitetura de segurança da *blockchain*, a qual foi planejada para que modificações fossem computacionalmente impraticáveis³⁶.

Em decorrência das possibilidades de aplicação da *blockchain*, aliadas à segurança, imutabilidade e descentralização oferecidas pela tecnologia, seu expoente potencial passou a ser utilizado nos mais diversos seguimentos.

2.2 APLICAÇÕES ATUAIS: SOCIEDADE E PODER JUDICIÁRIO

No ano de 2017, foi fundada a *blockchain In Transport Alliance* (BiTA), uma aliança internacional baseada na *blockchain*, comprometida com a adoção de tecnologias emergentes para os setores de frete, transporte, logística e afiliados³⁷.

Por conseguinte, em janeiro de 2018, a empresa de tecnologia IBM, em parceria com a A.P. Moller – Maersk Group, anunciou a criação da plataforma TradeLens³⁸. Referida plataforma consiste em uma rede de *blockchain* que integra empresas e autoridades inseridas na cadeia de suprimentos mundial.

No ponto, ainda que se trate de tema embrionário dentro do Poder Judiciário, já há casos da utilização da *blockchain*, tal como se verifica no entendimento firmado pelo egrégio Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo ao julgar o Agravo de Instrumento nº 2237253-77.2018.8.26.0000³⁹.

36 AQUINO, Magali. Op. cit., p. 24.

37 BLOCKCHAIN IN TRANSPORT ALLIANCE. *BiTA*, 2019. Disponível em: <https://bita.studio>. Acesso em: 29 out. 2019.

38 INTERNATIONAL BUSINESS MACHINES CORPORATION – IBM. Digitizing global trade with Maersk and IBM, 2018. Disponível em: <https://www.ibm.com/blogs/blockchain/2018/01/digitizing-global-trade-maersk-ibm/>. Acesso em: 29 out. 2019.

39 “Obrigação de fazer. Tutela provisória de urgência. Publicações em páginas do Facebook, Instagram e Twitter. Alegação de conteúdos inverídicos e ofensivos, com o objetivo de produzir o descrédito do autor junto à opinião pública. Pretensão de remoção dos conteúdos, fornecimento de informações dos usuários e abstenção de comunicação dos requerimentos a terceiros. Descabimento. Requisitos do art. 300 do CPC ausentes. Liberdade de expressão e manifestação, direito à informação e inviolabilidade da honra e imagem assegurados pela Constituição Federal (arts. 5º, IX, IV, V e X, e 220). Controle judicial da manifestação do pensamento tem caráter excepcional, sob pena de indevida censura. Necessidade de demonstração da falsidade da notícia. Precedentes do STJ. Matéria fática que demanda análise mais aprofundada sob crivo do contraditório e ampla defesa. Ausentes requisitos necessários para o fornecimento liminar de informações dos usuários. Art. 22 da Lei nº 12.965/2014. Abstenção de comunicação a terceiros que não se justifica, pois o autor já providenciou a preservação do conteúdo. Decisão mantida. Recurso não provido.” (TJSP, AI 2237253-77.2018.8.26.0000, 5ª CDPPriv., Foro Central Cível – 3ª Vara Cível, Relª Fernanda Gomes Camacho, DJ 19.12.2018, data de registro: 19.12.2018)

Não obstante, ainda sobre as aplicações da tecnologia *blockchain*, adentra-se à seara dos criptoativos, para traçar o paralelo necessário a este estudo.

2.3 CRIPTOATIVOS

Importa abordar, mesmo que brevemente, sobre as criptomoedas e os diversos tipos de *tokens*, os quais são categorias do gênero criptoativos⁴⁰. Isso porque as criptomoedas e os *tokens* são expoentes relevantes da confiança depositada pela sociedade na *blockchain*, bem como pelo fato de o uso do conhecimento de embarque eletrônico com a aplicação da *blockchain* seguir a lógica utilizada por trás daquelas duas ferramentas citadas inicialmente.

Em razão da inovação proporcionada pelo artigo “*Bitcoin: a peer-to-peer electronic cash system*”, há amplo debate acerca da conceituação, bem assim da definição legal e regulação das criptomoedas e criptoativos. Frisa-se que criptomoeda, em sua concepção original, é um formato de moeda eletrônica, enquanto criptoativos são ativos eletrônicos que representam desde moedas até obras de arte⁴¹.

No âmbito regulatório, a Comissão de Valores Mobiliários (CVM) não considera criptomoedas como moeda de curso legal, mas englobou o conceito de criptomoedas dentro da definição de criptoativos, por meio do art. 5º, I, da Instrução Normativa nº 1.888/2019.

Deste modo, devido à ausência de previsão legal para as criptomoedas serem consideradas como moeda corrente, sua definição regulatória se dá dentro da categoria de criptoativos. A *blockchain* ocasionou uma revolução tão profunda na maneira como eram realizadas transações econômicas e atividades financeiras, que criou a possibilidade de ativos financeiros serem representados de modo digital e criptografado, daí surgindo o termo criptoativos, também conhecido como *tokens*.

40 Os criptoativos podem ser empregados para diferentes fins, podendo ser classificados como *utility tokens*, *criptocurrencies*, *securities tokens* ou híbridos, a depender de suas características. (MELLO, José Luiz Homem de; GUZZELLI, Tatiana Mello; MARTINS, Alessandra Carolina Rossi; GRUPENMACHER, Giovana Treiger. Desafios regulatórios em torno da emissão e negociação de criptoativos e o sandbox como uma possível solução. Disponível em: https://www.insper.edu.br/wpcontent/uploads/2019/04/20190821_Desafios_regulatorios_em_torno_da_emissao_negociacao_criptoativos_e_sandbox_possivel_soluciao.pdf, p. 6)

41 DE MELO FREITAS, Lorena; GIBRAN, Sandro Mansur; JUSTUS, Guilherme Ramos. *Blockchain: a regulação econômica das criptomoedas e sua efetividade. Administração de Empresas em Revista*, v. 3, n. 17, p. 1-20, 2019. p. 6.

Neste contexto, *tokens* nada mais são que uma representação quantitativa de algo que dentro de um contexto tem valor⁴², subdivididos em *utility tokens* (*tokens* de utilidade), *securities tokens* (*tokens* de títulos) e *criptocurrencies* (criptomoedas)⁴³.

Assim, os criptoativos podem ser usados para representar moedas propriamente ditas (criptomoedas), bem como valores mobiliários (*tokens* de títulos) e, ainda, num uso genérico e repleto de possibilidades, proporcionado pelos *tokens* de utilidade, residindo neste último a oportunidade para utilização do conhecimento de embarque com o emprego da tecnologia *blockchain*, como será explanado a seguir.

3 CONHECIMENTO DE EMBARQUE E DECRETO Nº 10.278/2020

3.1 DAS IMPOSSIBILIDADES DE UTILIZAÇÃO DO CONHECIMENTO DE EMBARQUE ELETRÔNICO NOS MOLDES DA NOTÍCIA SISCOMEX IMPORTAÇÃO Nº 17 E DECRETO Nº 10.278/2020

Conforme visto, por meio da Notícia Siscomex Importação nº 17/2020 e consubstanciada no Decreto nº 10.278/2020, a Receita Federal do Brasil acabou por “legislar” sobre o conhecimento de embarque eletrônico, sem mesmo prever situações como a transferência e negociação do conhecimento de embarque no novo formato, por exemplo.

Todavia, ainda que se entenda que a normativa da Receita Federal e os dispositivos do decreto supracitado possam ser suficientes para suprir os requisitos dos títulos de créditos eletrônicos constantes do art. 889, § 3º, do Código Civil, a sua plena utilização para o conhecimento de embarque obsta em duas impossibilidades, as quais serão abordadas a seguir.

3.1.1 Da possível impossibilidade expressa no artigo 2º, parágrafo único, inciso II, do Decreto nº 10.278/2020

O art. 2º, parágrafo único, II, do Decreto nº 10.278/2020 estabelece que as disposições do decreto não são aplicáveis aos documentos utilizados em operações e transações feitas no sistema financeiro nacional.

Neste passo, além de integrar o rol dos documentos cruciais para o transporte marítimo internacional de mercadorias, o conhecimento de em-

42 ALVES, P. H.; LAIGNER, R.; NASSER, R.; ROBICHEZ, G.; LOPES, H.; KALINOWSKI, M. Op. cit., p. 4.

43 MELLO, José Luiz Homem de; GUAZZELLI, Tatiana Mello; MARTINS, Alessandra Carolina Rossi; GRUPEN-MACHER, Giovana Treiger. Op. cit., p. 6.

barque também é de suma importância no pagamento da compra e venda internacional, bem como no subsequente transporte.

São quatro as principais modalidades de pagamento nas transações internacionais, a saber: i) pagamento antecipado; ii) carta de crédito (*letter of credit* – LC) ou crédito documentário; iii) cobrança direta, remessa direta ou remessa sem saque; iv) seguro de crédito à exportação⁴⁴.

Dentre as formas de quitação supracitada, destacam-se a carta de crédito e a cobrança documentária, as quais envolvem diretamente o conhecimento de embarque como documento garantidor da operação de crédito junto aos bancos⁴⁵.

Dessa forma, para ambas as formas de pagamento citadas, as quais podem ser operadas dentro do sistema financeiro nacional, o conhecimento de embarque é peça crucial para a concretização da negociação. Sendo assim, aplica-se o art. 2º, parágrafo único, II, do Decreto nº 10.278/2020, e, por consequência lógica, a Notícia Siscomex Importação nº 17/2020 deixa de ser aplicada, impossibilitando o uso do conhecimento de embarque eletrônico.

3.1.2 Da impossibilidade de manutenção dos princípios dos títulos de crédito

Outra hipótese que veda a utilização do conhecimento de embarque eletrônico é a não conservação dos princípios inerentes aos títulos de crédito, quais sejam, a cartularidade, a autonomia e a literalidade. Assim, ainda que o princípio da literalidade possa ser mantido com a simples digitalização do título, os demais princípios, na forma atual da doutrina e da legislação vigente, são incompatíveis com o meio eletrônico pela impossibilidade de reproduzir a ideia de posse da cártula (princípio da cartularidade) e por não haver como transmitir obrigações (princípio da autonomia)⁴⁶.

Retoma-se a situação hipotética em que o consignatário de um conhecimento de embarque eletrônico emitido na modalidade nominativo à ordem endossa arquivos eletrônicos desse conhecimento de embarque para empresas diferentes. Os endossatários podem utilizar o documento endossado e reclamar a propriedade da carga, ou, ainda, utilizar artifícios computacionais para alterar o peso da carga e pleitear um ressarcimento de danos por um suposto extravio.

44 MARTINS, Eliane Maria Octaviano. *Curso de direito marítimo*. Op. cit., p. 108-113.

45 MARTINS, Eliane Maria Octaviano. *Curso de direito marítimo*. Op. cit., p. 108-110.

46 COELHO, Fabio Ulhoa. *Curso de direito comercial: direito de empresa*. Op. cit., p. 391.

Destarte, é notório que o Decreto nº 10.278/2020 não se preocupou com uma situação como a descrita acima. Assim, resta evidente que a mera digitalização do conhecimento de embarque nos moldes do Decreto nº 10.278/2020 não é capaz de conferir segurança jurídica ao conhecimento de embarque eletrônico, tampouco reproduz todos os efeitos da via física, ao contrário do que esclareceu a Notícia Siscomex Importação nº 17/2020, da Receita Federal do Brasil.

3.2 A *BLOCKCHAIN* COMO ALTERNATIVA COMPLEMENTAR

De acordo com a abordagem feita nos tópicos anteriores, a utilização do conhecimento de embarque conforme a Notícia Siscomex Importação nº 17/2020 cumpriria parcialmente os requisitos gerais do Código Civil para os títulos de crédito eletrônicos, porém haveria a inviabilidade jurídica em razão da ausência de manutenção dos princípios inerentes aos títulos de crédito.

Assim, a tecnologia *blockchain* emerge como uma alternativa complementar ao Decreto nº 10.278, a fim de manter os princípios intrínsecos aos títulos de créditos incólumes. Isso porque o somatório dos princípios que sustentam a *blockchain* lhe confere um elevado nível de confiança e segurança, permitindo sua aplicação em diversos segmentos, com destaque para os criptoativos.

Os criptoativos podem ser divididos entre *tokens* de utilidade (os quais funcionam como ingressos para serviços ou produtos futuros), *tokens* de títulos ou valores (assemelhados aos valores mobiliários previstos no art. 2º, inciso IX, da Lei nº 6.385/1976) e criptomoedas⁴⁷.

Por tais conceitos e, principalmente, pela tokenização⁴⁸, pode-se transformar o conhecimento de embarque em um *token*, e, a partir disso, utilizá-lo de maneira eletrônica através de uma rede *blockchain*, mantendo os princípios dos títulos de crédito e, principalmente, obtendo-se segurança jurídica quanto à posse e eventuais transações daquele. Explica-se.

47 MELLO, José Luiz Homem de; GUAZZELLI, Tatiana Mello; MARTINS, Alessandra Carolina Rossi; GRUPEN-MACHER, Giovana Treiger. Op. cit., p. 6.

48 “[...] Nesse sentido, na visão da IOSCO, ‘tokenization is the process of digitally representing an asset, or ownership of an asset. Tokens represents an asset or ownership of an asset’”. Tradução livre do autor: Tokenização é o processo de representar digitalmente um ativo ou propriedade de um ativo. *Tokens* representam ativos ou a propriedade de um ativo. (MELLO, José Luiz Homem de; GUAZZELLI, Tatiana Mello; MARTINS, Alessandra Carolina Rossi; GRUPENMACHER, Giovana Treiger. Op. cit., p. 5)

Como visto, a mera digitalização do conhecimento de embarque nos parâmetros técnicos previstos no Decreto nº 10.278/2020 não é capaz de garantir a preservação do princípio da cartularidade, tampouco o princípio da autonomia.

Entretanto, se, após a digitalização do conhecimento de embarque, cumprindo os requisitos técnicos mínimos do Decreto nº 10.278/2020, este arquivo digital fosse transformado em um *token* registrado em uma *blockchain*, ou seja, num ativo digital correspondente ao título lá contido, representado por uma *hash* singular, obter-se-ia uma única representação do conhecimento de embarque eletrônico no ambiente digital.

A partir disso, toda e qualquer transação feita com esse conhecimento de embarque eletrônico (agora *tokenizado*) seria registrada na *blockchain* que gerou o *token*, permitindo a sua negociação e circulação, respeitando os princípios da cartularidade e da autonomia no meio digital, cuja segurança antifraude das transações seria inerente à própria rede *blockchain*.

Eventuais dúvidas acerca da propriedade do conhecimento de embarque eletrônico seriam facilmente solucionadas por meio da consulta à rede *blockchain*, o que facilitaria a prevenção a fraudes. Ademais, tal formato pode modernizar os processos da cadeia de transporte, como, por exemplo, na automatização de cartas de crédito, por meio do uso de contratos inteligentes em *blockchain*⁴⁹, bem assim reduziria custos ao remover intermediários⁵⁰.

Entretanto, a utilização da *blockchain* como ferramenta garantidora dos princípios dos títulos de crédito no mundo digital se trata de uma possibilidade que ainda não encontra um cenário regulatório nacional e jurídico sedimentado, tampouco possui previsão legal para tanto, carecendo, portanto, de estudos acadêmicos aprofundados.

Deve-se ponderar até qual ponto a criptografia da *blockchain* se manterá incorruptível com o desenvolvimento de novas tecnologias, assim como questionar como as redes *blockchain* suportarão a adoção em larga escala⁵¹.

Na mesma linha, a regulação é um desafio a ser superado, posto que o marco legal é frágil e os entes regulatórios são céticos sobre a percepção

49 LARSON, A. Dakota. Op. cit., p. 960.

50 AQUINO, Magali. Op. cit., p. 37.

51 OLIVEIRA, Felipe Steiner de. Adoção de *blockchain* e digitalização do *bill of lading* (conhecimento de carga) na cadeia de importação em contêineres. Dissertação (Mestrado MPGC) – Fundação Getúlio Vargas, Escola de Administração de Empresas de São Paulo. São Paulo, 2018. p. 55-56.

da *blockchain*, especialmente pelas experiências envolvendo criptomoedas e fraudes⁵². Deve-se pontuar a problemática relacionada à responsabilização da plataforma utilizada em caso danos causados aos seus usuários ou a terceiros⁵³.

Deste modo, pairam outras dúvidas sobre o tema, como: qual tipo de rede *blockchain* seria utilizada? Quais seriam os métodos de consenso e validação? Qual o tipo de *token* utilizado? Como se faria a regulação e a legislação sobre o tema?

Contudo, ainda que dúvidas existam, o uso da tecnologia *blockchain* atrelado ao conhecimento de embarque eletrônico surge como uma possibilidade que gerará benefícios para os atores do mercado internacional de transporte de cargas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O objetivo deste artigo foi demonstrar a impossibilidade de preservação das funções da via física do conhecimento de embarque ao transformá-lo em um documento eletrônico somente com base nos parâmetros disciplinados no Decreto nº 10.278/2020 e evidenciar que a *blockchain* pode ser uma alternativa complementar.

Assim, a fim de aferir se a hipótese de pesquisa restaria confirmada ou não, abordaram-se os aspectos históricos, legais e jurisprudenciais do conhecimento de embarque, bem como sua função de título de crédito, explanando-se brevemente sobre este último. Em sequência, viu-se o conceito de *blockchain*, sua forma operacional e suas diversas aplicações na sociedade. Explanou-se sobre a utilização da *blockchain* no universo dos criptoativos, com destaque para os *tokens*.

Adiante, aferiram-se as impossibilidades de utilização do conhecimento de embarque nos termos do Decreto nº 10.273/2020 e como a *blockchain* pode ser uma alternativa complementar. Todavia, pontuaram-se as problemáticas que são elencadas pela doutrina sobre o tema.

Destarte, a hipótese formulada restou confirmada, haja vista a impossibilidade de manutenção da função de título de crédito do conhecimen-

52 AQUINO, Magali. Op. cit., p. 42.

53 SOUZA, Henrique Santos Costa de. Os ventos da mudança e os princípios como norte: o direito marítimo na era do *blockchain* e dos contratos inteligentes. *Revista Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário*, São Paulo, v. 8, n. 43, p. 7-248, abr. 2018. p. 111-112.

to de embarque, caso se torne um documento unicamente eletrônico com base nos termos do Decreto nº 10.278/2020.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DOS TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS – ANTAQ. Estatístico Aquaviário 2020. Disponível em: <http://web.antaq.gov.br/Anuario/>.

ALVES, P. H.; LAIGNER, R.; NASSER, R.; ROBICHEZ, G.; LOPES, H.; KALINOWSKI, M. Desmistificando *blockchain*: conceitos e aplicações. In: MACIEL, C.; VITERBO, J. (Org.). *Computação e Sociedade*, Sociedade Brasileira de Computação. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/327060805_Desmistificando_Blockchain_Conceitos_e_Aplicacoes.

AQUINO, Magali. Adoção de *blockchain* na gestão de cadeias de suprimentos do Brasil. Dissertação (Mestrado Profissional MPGC) – Fundação Getulio Vargas, Escola de Administração de Empresas de São Paulo, 2019.

BRASIL. 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/L10406compilada.htm. Acesso em: 3 nov. 2020.

_____. Lei nº 556, de 25 de junho de 1850. Código Comercial. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/LIM/LIM556compilado.htm. Acesso em: 3 nov. 2020.

_____. Decreto nº 19.743, de 10 de dezembro de 1930. Regula os conhecimentos de transporte de mercadorias por terra, água ou ar, e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/d19473.htm#:~:text=DECRETA%3A,la%20no%20lugar%20do%20destino. Acesso em: 3 nov. 2020.

CECHIN, A.; MONTROYA, M. A. Origem, causas e impactos da crise financeira de 2008. *Teoria e evidência econômica* (UPF), v. 48, p. 150-171, 2017. Disponível em: <http://seer.upf.br/index.php/rtee/article/view/7363/4334>.

COELHO, Fabio Ulhoa. *Manual de direito comercial: direito de empresa*. 26. ed. São Paulo: Saraiva, 2014.

_____. *Curso de direito comercial: direito de empresa*. 20. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2016.

COLLYER, Marco A.; COLLYER, Wesley O. *Dicionário de comércio marítimo: termos e abreviaturas usados no comércio marítimo internacional*. 3. ed. Rio de Janeiro: Lutécia, 2002.

CORREA, Otavio Augusto. Estudo da aplicação de estrutura *blockchain* com *proof of stake* para arquivamento de documentos com registro no tempo. Trabalho de Conclusão de Curso (Sistemas de Informação) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2018. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/handle/123456789/187862>.

- DE MELO FREITAS, Lorena; GIBRAN, Sandro Mansur; JUSTUS, Guilherme Ramos. *Blockchain: a regulação econômica das criptomoedas e sua efetividade. Administração de Empresas em Revista*, v. 3, n. 17, p. 1-20, 2019. p. 6.
- DUBOVEC, Marek. The problems and possibilities for using electronic bills of lading as collateral. *Arizona Journal of International & Comparative Law*, v. 23, n. 2, 2006.
- GONÇALVES, Carlos Roberto. *Direito civil brasileiro: contratos e atos unilaterais*. 14. ed. São Paulo: Saraiva, v. 3, 2017.
- INTERNATIONAL BUSINESS MACHINES CORPORATION – IBM. Digitizing global trade with Maersk and IBM, 2018. Disponível em: <https://www.ibm.com/blogs/blockchain/2018/01/digitizing-global-trade-maersk-ibm/>. Acesso em: 29 out. 2019.
- KEEDI, Samir. *Transportes, unitização e seguros internacionais de carga: prática e exercícios*. 3. ed. São Paulo: Lex, 2005.
- LACERDA, Sampaio de. *Curso de direito privado da navegação: direito marítimo*. 3. ed. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 1984. 1. v.
- LARSON, A. Dakota. Mitigating risky business: modernizing letters of credit with blockchain, smart contracts, and the internet of things, 2018. *Mich. St. L. Rev.* 929 (2018). Disponível em: <https://digitalcommons.law.msu.edu/lr/vol2018/iss4/4>.
- MARTINS, Eliane Maria Octaviano. *Curso de direito marítimo*. Barueri: Manole, 2008. 2. v.
- _____. *Curso de direito marítimo: contratos e processos*. Barueri: Manole, v. III, 2015.
- MELLO, José Luiz Homem de; GUAZZELLI, Tatiana Mello; MARTINS, Alessandra Carolina Rossi; GRUPENMACHER, Giovana Treiger. Desafios regulatórios em torno da emissão e negociação de criptoativos e o *sandbox* como uma possível solução. Disponível em: https://www.insper.edu.br/wp-content/uploads/2019/04/20190821_Desafios_regulatorios_em_torno_da_emissao_negociacao_criptoativos_e_sandbox_possivel_solucao.pdf.
- MENDONÇA, J. X. Carvalho de. *Tratado de direito comercial brasileiro*. 5. ed. atualizada por Achilles Bevilacqua e Roberto Carvalho de Mendonça. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 1995.
- NAKAMOTO, S. *Bitcoin: a peer-to-peer electronic cash system*. Disponível em: <https://bitcoin.org/bitcoin.pdf>.
- NEGRÃO, Ricardo. *Curso de direito comercial e de empresa – Títulos de créditos*. 8. ed. São Paulo: Saraiva Educação, v. 2, 2019.
- OLIVEIRA, Felipe Steiner de. Adoção de *blockchain* e digitalização do *bill of lading* (conhecimento de carga) na cadeia de importação em contêineres. Dissertação (Mestrado MPGC) – Fundação Getúlio Vargas, Escola de Administração de Empresas de São Paulo. São Paulo, 2018.
- PASOLD, Cesar Luiz. *Metodologia da pesquisa jurídica: teoria e prática*. 13. ed. Florianópolis: Conceito Editorial, 2015.

RAMOS NETO, José Mauro. Conhecimento de embarque: natureza e regime jurídico. 2013. Dissertação (Mestrado em Direito Comercial) – Faculdade de Direito, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013. DOI:10.11606/D.2.2016.tde-18112016-133404. Acesso em: 7 jul. 2020.

REVOREDO, Tatiana. *Blockchain: tudo o que você precisa saber*. 1. ed. The Global Strategy, 2019.

SCHWAB, Klaus. *A Quarta Revolução Industrial*. Livro eletrônico. Trad. Daniel Moreira Miranda. São Paulo: Edipro, 2019. Disponível em: https://books.google.com.br/books?hl=ptBR&lr=&id=XZSWDwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PT3&dq=quarta+revolu%C3%A7%C3%A3o+industrial&ots=Y8da4uSGk8&sig=2vnL3rWI_9mfTGOISDE1d0robn8#v=onepage&q=quarta%20revolu%C3%A7%C3%A3o%20industrial&f=false.

SOUZA, Henrique Santos Costa de. Os ventos da mudança e os princípios como norte: o direito marítimo na era do *blockchain* e dos contratos inteligentes. *Revista Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário*, São Paulo, v. 8, n. 43, p. 7-248, abr. 2018. p. 114.

SOUZA, Inglez de. *Direito comercial: prelecções*. 2. ed. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1910.

TEIDER, Josélio Jorge. A regulamentação no Brasil dos contratos inteligentes implementados pela tecnologia *blockchain*. Dissertação (Mestrado) – Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba, 2019.

TJSP. Agravo de Instrumento nº 2237253-77.2018.8.26.0000, 5ª Câmara de Direito Privado, Foro Central Cível – 3ª Vara Cível, Relatora Fernanda Gomes Camacho, Data do Julgamento: 19.12.2018, Data de Registro: 19.12.2018.

TOMAZETTE, M. *Títulos de crédito*. 10. ed. São Paulo: Saraiva, 2019.

UNITED NATIONS COMMISSION ON INTERNATIONAL TRADE LAW – UNCITRAL. United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea. 2014. Disponível em: <https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/mediadocuments/uncitral/en/rotterdam-rules-e.pdf>.

UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT – UNCTAD. Review Of Maritime Transport 2019. New York: United Nations Publications, 2019. Disponível em: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019_en.pdf. Acesso em: 7 jul. 2020.

VENOSA, Sílvio de Salvo. *Direito civil: contratos em espécie*. 8. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

VIOTTO, Ricardo. *A origem do conhecimento de embarque no setor marítimo*. Fortaleza: Pensar, v. 14, n. 2, 2009.

Aplicação da Tecnologia *Blockchain* no Conhecimento de Embarque Marítimo Como Meio de Efetivação da Segurança Jurídica

CARLA ADRIANA COMITRE GIBERTONI FREGONA¹

Advogada, Sócia do Escritório Pádua Advogados, OAB/ES 15.434, Palestrante, Integrante da Comissão Especial de Direito Marítimo Portuário e Aduaneiro da OAB/ES, Professora Convidada de Pós-Graduação na Faculdade de Vitória – FDV e Instituto Maritime Law, Especialista em Ciências Jurídicas e Empresarial pela Universidade Católica de Santos, Mestre em Economia e Finanças Internacionais pela Universidade de Barcelona/Espanha, Membro do Instituto Brasileiro de Direito do Mar IDMAR e da Associação Brasileira de Direito Marítimo ABDM, Consultora em Proteção de Dados.

BRUNO MALEK RODRIGUES PILON²

Advogado, OAB/ES 28.714, Especialista em Direito Marítimo e Portuário pela Faculdade de Direito de Vitória – FDV, Integrante da Comissão Especial de Direito Marítimo Portuário e Aduaneiro da OAB/ES.

RESUMO: O presente estudo investiga a possibilidade de utilização do conhecimento de embarque marítimo em sua versão eletrônica, por meio da tecnologia *blockchain*, elaborada por Satoshi Nakamoto para a transmissão de criptomoeda, especificadamente a *bitcoin*, sem a interferência de um intermediário na negociação. A pesquisa parte da hipótese de que a utilização dessa tecnologia implicaria uma redução ou possível eliminação dos riscos e prejuízos que são inerentes à utilização física deste documento, em razão de uma obrigação legal. Diante da constatação preliminar de que a utilização eletrônica ou digital do conhecimento de embarque marítimo resolveria estes problemas técnicos, fora feita a análise das primeiras soluções encontradas para desmaterializar este documento, examinando, na sequência, a possibilidade de utilização da tecnologia *blockchain*, a fim de resolver estes problemas.

PALAVRAS-CHAVE: Conhecimento de embarque marítimo; *blockchain*; validade; documento digital.

ABSTRACT: The present study investigates the possibility of using the maritime bill of lading in its electronic version, through the blockchain technology, developed by Satoshi Nakamoto for the transmission of cryptocurrency, specifically bitcoin, without the interference of an intermediary in the negotiation. The research starts from the hypothesis that the use of this technology would imply a reduction or possible elimination of the risks and losses that are inherent to the physical use of this document, due to a legal obligation. In view of the preliminary finding that the electronic or digital use of the bill of lading would solve these technical problems, an analysis was made of the first solutions found to dematerialize this document, subsequently examining the possibility of using blockchain technology, in order to solve this problem.

1 Autora de diversos artigos e livros jurídicos, dentre eles a obra *Teoria e prática do direito marítimo*. Idealizadora do Curso LGPD Mão na Massa. Instagram: @carlafregona. Currículo: <http://lattes.cnpq.br/021403455520011>.

2 E-mail: bruno.malek.rp@gmail.com. Currículo: <http://lattes.cnpq.br/2442740728630467>

KEYWORDS: Bill of lading; blockchain; validity; digital document.

SUMÁRIO: Introdução; 1 O conhecimento de embarque marítimo; 1.1 Origem e características do conhecimento de embarque marítimo; 1.2 As características do conhecimento de embarque marítimo; 1.3 Principais funções do conhecimento de embarque marítimo; 1.3.1 Recibo das mercadorias a serem transportadas; 1.3.2 Representação do contrato de transporte; 1.3.3 Título de crédito; 1.4 Os riscos inerentes em razão da necessidade utilização impressa; 2 A tecnologia *blockchain*; 2.1 Origem da tecnologia *blockchain*; 2.2 As características e o funcionamento da *blockchain*; 2.3 As principais vantagens da sua utilização; Considerações finais; Referências.

INTRODUÇÃO

O conhecimento de embarque marítimo, ou *bill of lading* (BL), é denominado pela doutrina como o principal documento utilizado no transporte de mercadorias pelo modal marítimo; contudo, por mais que vivamos em um mundo conectado e globalizado, o qual preza por uma maior celeridade nas transações e operações, tal documento ainda é emitido e utilizado em sua forma impressa, em virtude de sua obrigação legal.

Cabe, no primeiro momento do presente trabalho, fazer a análise sobre a origem, características e funções deste documento, a fim de compreender o motivo da sua importância no comércio marítimo, além da análise sobre os riscos e prejuízos que são ocasionados pela utilização deste documento na forma física.

Posteriormente, cabe analisar o tema central do presente trabalho, acerca da possibilidade da utilização do conhecimento de embarque marítimo eletrônico por meio da tecnologia *blockchain*; assim, será feita a análise das primeiras tentativas de desmaterializar, isto é, tornar o documento capaz de ser utilizado digitalmente, até a chegada da tecnologia *blockchain* e como ela pode ser utilizada a fim de evitar os riscos e prejuízos de um documento impresso.

Desta forma, faz-se necessário delimitar, nesta problemática, qual aspecto irá preponderar na questão: existe a possibilidade, no Direito brasileiro, de utilização do conhecimento de embarque marítimo por meio da tecnologia *blockchain*?

1 O CONHECIMENTO DE EMBARQUE MARÍTIMO

1.1 ORIGEM E CARACTERÍSTICAS DO CONHECIMENTO DE EMBARQUE MARÍTIMO

A grande parcela de todos os produtos e insumos que se encontram no nosso dia a dia é fruto do transporte marítimo de mercadorias, consubs-

tanciado por meio de uma relação contratual firmada entre o exportador e uma empresa transportadora, ao qual se obrigará pelo traslado da mercadoria do país de origem até a chegada ao porto de destino, para que seja entregue ao destinatário ou consignatário dela, mediante o pagamento do frete, nos termos do Código Civil brasileiro³.

Independentemente do tipo de mercadoria que será transportada, todas possuem um documento em comum, conhecido pelos atores do comércio marítimo como conhecimento de embarque marítimo (*bill of lading*, ou BL), razão pela qual é denominado pelos doutrinadores como um dos, senão, principais instrumentos utilizados no comércio marítimo, em razão das três principais funções que lhe são atribuídas, conforme será visto posteriormente.

Assim que as mercadorias estiverem disponíveis para serem embarcadas, nos termos do Código Civil brasileiro⁴, e pelo art. 2º, V, da Instrução Normativa da Receita Federal do Brasil (RFB) nº 800, de 2007⁵, o transportador marítimo obrigatoriamente emitirá, de forma impressa, o conhecimento de embarque marítimo, declarando o recebimento de determinada carga a bordo e especificando, dentre outros detalhes, o frete pago ou a pagar.

Assim, considera-se o conhecimento de embarque marítimo como documento por via do qual representa as mercadorias que se encontram nele descritas, as quais serão carregadas no navio, fazendo prova, assim, das mercadorias que deverão ser transportadas⁶. Esse conceito se encontra relacionado com uma das funções realizadas por este documento, qual seja, servir como recibo das mercadorias a serem transportadas, a qual também se encontra vinculada com o motivo de sua criação.

1.2 As características do conhecimento de embarque marítimo

Uma das principais características que diferencia o conhecimento de embarque dos demais instrumentos utilizados no comércio marítimo, além de ser transferível por endosso, é a possibilidade de ser emitido em mais de uma via original, sendo normalmente expedido em três vias negociáveis e

3 “Art. 730. Pelo contrato de transporte alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas.”

4 “Art. 744. Ao receber a coisa, o transportador emitirá conhecimento com a menção dos dados que a identificarem, obedecido o disposto em lei especial.”

5 “Art. 2º Para os efeitos desta Instrução Normativa define-se como: [...] V – transportador, a pessoa jurídica que presta serviços de transporte e emite conhecimento de carga.”

6 GIBERTONI, Carla Adriana Comitê. *Teoria e prática do direito marítimo*. Rio de Janeiro: Renovar, 2014. p. 277.

autoanuláveis, denominado pela doutrina como jogo completo de conhecimento de embarque (*full set of bill of lading*), bastando apenas que seja apresentada pelo consignatário para o resgate da mercadoria, sendo que as demais perderão o seu valor comercial⁷.

Nos termos do Código Comercial brasileiro⁸, o conhecimento de embarque marítimo será emitido de forma impressa, devendo estar expresso no documento, dentre outras informações, o nome completo da empresa do exportador (*shipper*), o nome do importador (*consignee*), o nome do navio, a qualidade e a quantidade dos objetos da carga, suas marcas e números (anotados à margem, para a perfeita identificação da mercadoria), o local de embarque e desembarque dela, o preço e a forma do pagamento referente ao frete, a assinatura do capitão⁹, assim como o nome da parte que deve ser notificada sobre o embarque da mercadoria (*notify party*)¹⁰ para que ela tome as providências necessárias para a sua liberação¹¹.

Além disto, o conhecimento de embarque marítimo deverá conter as cláusulas impostas pela companhia de transporte, especialmente as cláusulas limitativas ou exonerativas da responsabilidade do transportador marítimo durante o transporte, a cláusula *Paramount*, a qual corresponde à designação feita pelas partes contratuais sobre qual a legislação internacional que será aplicável ao contrato de transporte firmado¹², sendo os regimes mais comuns utilizados pelas partes as Regras de Haia, as Regras de Haia-Visby e as Regras de Hamburgo, além das Regras de Rotterdam, sendo esta última objeto de extrema importância no presente artigo, a qual será melhor abordada posteriormente.

7 KEEDI E MENDONÇA, 2000, p. 71 apud GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. Op. cit., p. 280.

8 “Art. 575. O conhecimento deve ser datado, e declarar: 1 – o nome do capitão, e o do carregador e consignatário (podendo omitir-se o nome deste se for à ordem), e o nome e porte do navio; 2 – a qualidade e a quantidade dos objetos da carga, suas marcas e números, anotados à margem; 3 – o lugar da partida e o do destino, com declaração das escalas, havendo-as; 4 – o preço do frete e primagem, se esta for estipulada, e o lugar e forma do pagamento; 5 – a assinatura do capitão (artigo nº 577), e a do carregador.”

9 “Art. 577. Código Comercial. O capitão é obrigado a assinar todas as vias de um mesmo conhecimento que o carregador exigir, devendo ser todas do mesmo teor e da mesma data, e conter o número da via. Uma via ficará em poder do capitão, as outras pertencem ao carregador.”

10 “Art. 752 do Código Civil. Desembarcadas as mercadorias, o transportador não é obrigado a dar aviso ao destinatário, se assim não foi convencionado, dependendo também de ajuste a entrega a domicílio, e devem constar do conhecimento de embarque as cláusulas de aviso ou de entrega a domicílio.”

11 GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. Op. cit., p. 282.

12 MARTINS, Eliane Maria Octaviano. *Curso de direito marítimo: vendas marítimas*. Barueri: Manole, v. II, 2013. p. 147.

1.3 PRINCIPAIS FUNÇÕES DO CONHECIMENTO DE EMBARQUE MARÍTIMO

1.3.1 Recibo das mercadorias a serem transportadas

A origem do conhecimento de embarque marítimo possui extrema correlação com a função histórica deste documento, qual seja, de servir como recibo das mercadorias disponibilizadas pelo embarcador que serão transportadas até o porto de destino¹³; entretanto, com o desenvolvimento do comércio marítimo, os carregadores que costumavam acompanhar as mercadorias no transporte passaram a confiar às pessoas residentes no local de destino o cumprimento das operações com as mercadorias, surgindo, assim, a necessidade de um documento capaz de reconhecer o direito sobre as mercadorias embarcadas, habilitando o seu correspondente a retirá-las no porto de destino.

1.3.2 Representação do contrato de transporte

O conhecimento de embarque marítimo também realiza a função de representar o contrato firmado entre o exportador e o transportador que se faz representado por este documento; configura-se, assim, como contrato de adesão, haja vista que as cláusulas mencionadas no conhecimento de embarque marítimo são elaboradas unicamente pela empresa transportadora¹⁴.

1.3.3 Título de crédito

A terceira e principal função do conhecimento de embarque marítimo, que se diferencia dos demais instrumentos utilizados no comércio exterior, diz respeito à função de título de crédito, uma vez que, por representar as mercadorias nele descritas, a negociação do conhecimento de embarque marítimo equivale à negociação da carga transportada, a qual poderá ser transmissível, seja pelo endosso, cessão ou por mera transmissão, razão pela qual assume tamanha importância na operação marítima¹⁵.

13 VIEIRA, Andreia Costa. Electronic bills of lading: an analysis under international shipping law and the common law. In: OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria; DE OLIVEIRA, Paulo Henrique Reis (Org.). *Direito marítimo e portuário: estudos em homenagem ao Professor Sérgio Matte*. Belo Horizonte: Arraes, p. 75, 2017.

14 MARTINS, Eliane Maria Octaviano. *Curso de direito marítimo: contratos e processos*. Barueri: Manole, v. III, 2015. p. 518-519.

15 Disponível em: <https://portogente.com.br/portopedia/73158-conhecimento-de-embarque-maritimo-bill-of-lading>. Acesso em: 13 jul. 2020.

1.4 Os RISCOS INERENTES EM RAZÃO DA NECESSIDADE UTILIZAÇÃO IMPRESSA

Os recentes avanços tecnológicos dos últimos anos acarretaram consequências no setor marítimo, garantindo uma maior celeridade no carregamento e descarregamento das mercadorias, resultando, assim, em um transporte marítimo mais rápido e eficiente; e, conforme visto anteriormente, assim que as mercadorias se encontrarem à disposição do transportador, o conhecimento de embarque marítimo será obrigatoriamente emitido, de forma impressa, sendo necessária a via original do documento para a retirada e negociação da mercadoria¹⁶. Assim se verifica um vínculo com o passado, indo em contramão a todo avanço tecnológico.

Pelo fato de ser emitido de forma impressa, o conhecimento de embarque marítimo se encontra sujeito a diversos riscos, como a possibilidade de a mercadoria chegar ao porto de destino antes do documento, além do risco de este ser fraudado ou extraviado, uma vez que, nos termos do Código Comercial Brasileiro¹⁷, não há nenhuma obrigatoriedade legal por parte do transportador de emitir qualquer documento substitutivo.

Além disso, a emissão impressa do conhecimento acarreta prejuízo financeiro às partes, uma vez que o custo para a obtenção dos documentos convencionais e os atrasos decorrentes de sua emissão correspondem de 10% a 15% dos custos totais do transporte marítimo¹⁸.

Em razão de todos os prejuízos ocasionados devido à forma de emissão e utilização do conhecimento de embarque marítimo, foi necessário se pensar em uma solução através da utilização eletrônica deste documento, em que a obrigatoriedade de encaminhar uma via original ao destinatário não se faz mais presente.

Contudo, por mais que os problemas práticos do conhecimento de embarque marítimo possam ser resolvidos por meio da utilização eletrônica do documento, essa solução não se faz de maneira tão simples, uma vez que um conhecimento de embarque marítimo eletrônico deve cumprir as mesmas funções do conhecimento de embarque marítimo impresso¹⁹, ou seja,

16 Instrução Normativa RFB nº 1759/2017. “Art. 54. [...] IV – via original do conhecimento de carga, ou de documento equivalente, conforme previsto no art. 754 da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 – Código Civil; [...]”

17 “Art. 580. Alegando-se extravio dos primeiros conhecimentos, o capitão não será obrigado a assinar segundos, sem que o carregador preste fiança à sua satisfação pelo valor da carga neles declarada.”

18 BOSS, 1991, p. 1787 apud VIEIRA, Andreia Costa. Op. cit., p. 74.

19 Disponível em: <https://www.shippingandfreightresource.com/coronavirus-covid-19-and-bill-of-lading/>. Acesso em: 5 mar. 2021.

deve garantir as três funções principais, quais sejam, servir como recibo das mercadorias transportadas, representar o contrato de transporte firmado e, por fim, servir como título de crédito das mercadorias transportadas, assegurando a possibilidade de ser um documento transferível a terceiros, sendo esta última função o grande empecilho para a utilização eletrônica do conhecimento de embarque, pois se faz necessário um mecanismo seguro e confiável capaz de permitir a transferência da propriedade.

2 A TECNOLOGIA *BLOCKCHAIN*

2.1 ORIGEM DA TECNOLOGIA *BLOCKCHAIN*

O mundo caminha para uma era tecnológica sem precedentes, impulsionados pela quarta revolução industrial; assim, temas como inteligência artificial, internet das coisas, criptomoedas deixaram de ocupar o mundo das ideias para estarem presentes na nossa vida cotidiana.

Uma destas grandes inovações é o *blockchain*, elaborado em 2008 por “Satoshi Nakamoto” com o único propósito de servir como uma rede segura e confiável na transmissão de criptomoeda, especificadamente o *bitcoin*, por meio da utilização de técnicas de criptografias em uma rede que conectava diretamente os usuários (rede *peer-to-peer* ou p2p), sem qualquer interferência de terceiro na relação.

Contudo, pouco tempo após o seu surgimento, a atenção deixou de ser focada apenas na transferência moeda digital e começou a se voltar para outras aplicações com o uso dessa tecnologia²⁰, ou seja, por mais que a finalidade inicial da *blockchain* recaia sobre a transferência da criptomoeda *bitcoin*, sem interferência de uma terceira parte envolvida, devido ao protocolo de segurança estabelecido por esta tecnologia, ela pode ser utilizada para o registro de títulos de propriedade, certidões, assim como para os documentos e contratos, evitando, dessa forma, que estes possam ser fraudados, garantindo segurança para as partes²¹.

Portanto, o *blockchain* pode ser definido como um protocolo ou procedimento seguro no qual estabelece a confiança e a segurança na transação por meio da utilização de técnicas de criptografia, permitindo que pessoas de qualquer local do mundo possam transacionar não apenas crip-

20 BUTERIN apud MOUGAYAR, William. *Blockchain para negócios: promessa, prática e aplicação da nova tecnologia da internet*. Rio de Janeiro: Alta Books, 2017. p. XII.

21 SCHWAB, Klaus. *A Quarta Revolução Industrial*. São Paulo: Edipro, 2016. p. 28.

tomoedas, mas quaisquer artigos de valor, por meio de uma rede ponta a ponta (*peer-to-peer* ou *p2p*), sem a presença de nenhum intermediário na relação²².

2.2 AS CARACTERÍSTICAS E O FUNCIONAMENTO DA *BLOCKCHAIN*

A tecnologia *blockchain* estabelece um protocolo de confiança que possibilita a sua transferência diretamente entre as partes, sem a interferência de uma terceira parte na relação; contudo, não se limita apenas a servir como a rede de troca para movimento de transações, valores e ativos entre partes sem a assistência de intermediários, mas também possui a finalidade de servir como um banco de dados, mantendo o registro distribuído para as partes que pode ser inspecionado abertamente por cada uma delas, além de validar as transações realizadas sem o apoio de intermediários²³.

Uma vez que todos os participantes coletivamente registram e gerenciam as transações realizadas no sistema, essas informações são copiadas de forma idêntica para os computadores dos demais membros²⁴, garantindo um protocolo seguro no qual uma rede de computadores verifica, de forma coletiva, uma transação antes de registrar e aprovar a operação, tornando, assim, o sistema de registro central desnecessário²⁵; desta forma, o *blockchain* se comporta como um sistema de registro de ativos, público e distribuído, que controla e armazena toda transação processada em sua rede ponta a ponta, permitindo que o computador de cada usuário verifique a validade de cada transação²⁶, ao gravar cada transação em cada nó (*peer*) participante da relação, permitindo, assim, realizar transações de valor com segurança e confiança.

Desta forma, por meio dessa tecnologia, ocorre a transferência da autoridade e confiança para uma rede virtual descentralizada, e, por meio desta rede ponta a ponta (*peer-to-peer*), que é o conjunto desses computadores conectados rodando o mesmo *software*, registram-se as transações contínua e sequencialmente em um bloco público, criando uma única corrente²⁷.

22 TAPSCOTT, Don. How the blockchain is changing money and business. 2016. (18m49s). Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=PI80lkkwRpc>. Acesso em: 15 jul. 2020.

23 MOUGAYAR, William. Op. cit., p. 4.

24 YANG, Jung-Ho. Applicability of blockchain based bill of lading under the Rotterdam Rules and UNCITRAL Model Law on Electronics Transferable Records. 2019. Disponível em: [https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3514414#:~:text=A%20blockchain%20based%20bill%20of, follows%20\(Ganne%2C%202018\)](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3514414#:~:text=A%20blockchain%20based%20bill%20of, follows%20(Ganne%2C%202018)). Acesso em: 5 mar. 2021, p. 117-118.

25 SCHWAB, Klaus. Op. cit., p. 28.

26 MOUGAYAR, William. Op. cit., p. 22.

27 MOUGAYAR, William. Op. cit., p. 25-26.

A tecnologia do *blockchain* agrupa registros de transações individuais em um bloco, o qual consiste em duas partes: o corpo do bloco, em que armazena as transações que o bloco registra, e o cabeçalho, que inclui o *hash*, que é uma impressão digital única, do bloco anterior e alguns dados, como a marca temporal das transações (*time stamping*), função que registra permanentemente o momento, servindo para provar que um evento ocorreu em determinado período específico²⁸, garantindo, assim, que os documentos eletrônicos envolvidos na transação existiram em um determinado momento, e, além disso, que estes dados inseridos não foram alterados após esse momento, evitando, assim, a fraude sobre esses documentos.

Desta forma, os blocos são encadeados e vinculados a partir do *hash* do bloco anterior, formando uma cadeia de blocos organizada, ou, como é conhecida, *blockchain*²⁹.

Assim, a tecnologia do *blockchain* possibilita a negociação de ativos digitais, ou seja, a negociação de uma versão digitalizada de um produto que inclui direitos específicos de uso e possui valor inserido a ele, como é o caso do conhecimento de embarque marítimo.

2.3 AS PRINCIPAIS VANTAGENS DA SUA UTILIZAÇÃO

Pelo fato de não existir um intermediário para aprovar e verificar os registros como no sistema centralizado, a *blockchain* garante um aumento de velocidade na transação, haja vista que a verificação é feita de forma automática, removendo, assim, atrasos na operação comercial, além de possibilitar uma maior resistência a falhas humanas, fraudes e adulterações, uma vez que, por ser uma rede distribuída formada de diversos computadores, garante uma maior resistência e menor risco a adversidades, pois, para que uma transação específica seja adulterada, faz-se necessária uma invasão simultânea em todos os computadores de todos os participantes³⁰.

Todas as razões elencadas acima garantem uma única conclusão: a vantagem da utilização do sistema descentralizado, como o *blockchain*, o que garante para as partes que utilizam deste sistema, para transações ou registros, como a utilização do conhecimento de embarque marítimo eletrônico, maior lucro, segurança e crescimento³¹.

28 MOUGAYAR, William. Op. cit., p. 42-43.

29 MOUGAYAR, William. Op. cit., p. 25-26.

30 YANG, Jung-Ho. Op. cit., p. 117-118.

31 MOUGAYAR, William. Op. cit., p. 41.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante da fragilidade em que se insere o conhecimento de embarque marítimo, em razão da sua emissão e utilização impressa, surgem riscos e prejuízos naturais, tornando, assim, necessário se pensar em soluções para desmaterializar este documento, por meio da sua utilização no formato eletrônico.

Um dos principais acontecimentos tecnológicos da era moderna, a tecnologia *blockchain*, inventado inicialmente para servir como uma plataforma segura de transmissibilidade da criptomoeda *Bitcoin*, mas posteriormente utilizado para preservação e transmissão de outros ativos digitais, entre os quais pode ser inserido o conhecimento de embarque marítimo, como forma de minimizar os riscos, evitando ações judiciais, assim garantindo uma maior segurança jurídica para todas as partes envolvidas no comércio marítimo.

REFERÊNCIAS

BRASIL. [Código Civil (2002)]. Código Civil de 2002. Brasília: Presidência da República, [ano publicação]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm. Acesso em: 13 jul. 2020.

_____. Lei nº 556, de 25 de junho de 1850. Institui o Código Comercial. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lim/LIM556compilado.htm. Acesso em: 19 abr. 2021.

_____. Receita Federal do Brasil. Instrução Normativa nº 800/2007. Disponível em: <http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?idAto=15753#:~:text=IN%20RFB%20N%C2%BA%20800%20%2D%202007&text=Disp%C3%B5e%20sobre%20o%20controle%20aduaneiro,de%20carga%20nos%20portos%20alfandegados>. Acesso em: 15 jul. 2020.

_____. Receita Federal do Brasil. Instrução Normativa nº 1759/2017. Disponível em: <http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?idAto=87844&isao=anotado>. Acesso em: 15 jul. 2020.

GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. *Teoria e prática do direito marítimo*. Rio de Janeiro: Renovar, 2014.

MARTINS, Eliane Maria Octaviano. *Curso de direito marítimo: vendas marítimas*. Barueri: Manole, v. II, 2013.

_____. *Curso de direito marítimo: contratos e processos*. Barueri: Manole, v. III, 2015.

MOUGAYAR, William. *Blockchain para negócios: promessa, prática e aplicação da nova tecnologia da internet*. Rio de Janeiro: Alta Books, 2017.

PORTOPÉDIA. Verbete: conhecimento de embarque marítimo (*bill of lading*). Disponível em: <https://portogente.com.br/portopedia/73158-conhecimento-de-embarque-maritimo-bill-of-lading>. Acesso em: 13 jul. 2020.

SCHWAB, Klaus. *A Quarta Revolução Industrial*. São Paulo: Edipro, 2016.

TAPSCOTT, Don. How the blockchain is changing money and business. 2016. (18m49s). Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=Pl8OlkkwRpc>. Acesso em: 15 jul. 2020.

VIEIRA, Andreia Costa. Eletronic bills of lading: an analysis under international shipping law and the common law. In: OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria; DE OLIVEIRA, Paulo Henrique Reis (Org.). *Direito marítimo e portuário: estudos em homenagem ao Professor Sérgio Matte*. Belo Horizonte: Arraes, p. 72-87, 2017.

YANG, Jung-Ho. Applicability of blockchain based bill of lading under the Rotterdam Rules and UNCITRAL Model Law on Electronics Transferable Records. 2019. Disponível em: [https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3514414#:~:text=A%20blockchain%20based%20bill%20of,follows%20\(Ganne%2C%202018\)](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3514414#:~:text=A%20blockchain%20based%20bill%20of,follows%20(Ganne%2C%202018)). Acesso em: 5 mar. 2021.

A Dragagem do Canal do Porto de Montevidéu: Concorrência Internacional?

GIOVANNA MARTINS WANDERLEY¹

Advogada e Pesquisadora em Direito Internacional, Marítimo e Portuário (CEASIA-UFPE e NEADI/PUC-PR), Secretária Adjunta do GAM-NE da Década do Oceano Brasil (MCTIC/COI-Unesco), Diretora Jurídica do Museu Virtual Marítimo do Extremo Oriental das Américas (Museu EXEA), Mossoró/RN, Advogada nas áreas Marítima, Portuária e Propriedade Intelectual, com ênfase na Resolução Extrajudicial de Conflitos.

ROGÉRIO DE OLIVEIRA GONÇALVES²

Capitão de Mar e Guerra (RM1) da Marinha do Brasil, Advogado e Pesquisador do Centro de Estudos em Direito do Mar Vicente Marotta Rangel (CEDMAR) da Universidade de São Paulo (USP), Candidato ao Mestrado em Direito na Universidade de Brasília/DF.

RESUMO: Após anos de desconfiança nas relações internacionais na América do Sul, o Tratado da Bacia do Prata (1969) uniu Argentina, Brasil, Bolívia e Paraguai no uso harmônico do sistema hidrográfico e abriu caminho para diversos outros acordos, como o Mercado Comum do Sul. O Acordo do Rio da Prata e sua Frente Marítima (TRPFM/1973) contribuiu com essa distensão, oportunizando gestão conjunta da Argentina e Uruguai dos acessos marítimos a Buenos Aires, Montevidéu e à Hidrovia Paraguai-Paraná. Após cinquenta anos da edição do Acordo, os signatários empreenderam projetos individuais capazes de influenciar na concorrência interportos, repercutindo além das relações entre Argentina e Uruguai e chegando ao Mercosul. Nesse cenário, o trabalho pretende, por meio de revisão bibliográfica e pesquisa exploratória, analisar o pleito uruguaio para dragagem do Porto de Montevidéu *versus* a implementação pela Argentina do Canal Magdalena, fazendo contrapontos entre a manutenção da integração regional ante questões concorrenciais interportos dentro do Bloco.

PALAVRAS-CHAVE: Porto de Montevidéu; dragagem; concorrência; Canal Magdalena; Mercosul.

ABSTRACT: After years of distrust in international relations in South America, the Treaty of the La Plata Basin (1969) united Argentina, Brazil, Bolivia and Paraguay in the harmonious use of the hydrographic system and paved the way for several other agreements, such as the Southern Common Market. The Rio de la Plata Agreement and its Maritime Front (TRPFM/1973) contributed to this distension by providing joint management by Argentina and Uruguay of maritime accesses to Buenos Aires, Montevideo and the Paraguay-Paraná Waterway. Fifty years after the issue of the Agreement, the signatories undertook individual projects capable of influencing interport competition, having repercussions beyond the relations between Argentina and Uruguay and reaching Mercosur. In this scenario, the work intends, through literature review and exploratory research, to analyze the

1 Curriculum lattes: <http://lattes.cnpq.br/1482597145950996>. E-mail: adv.giovannamwanderley@gmail.com.

2 Curriculum lattes: <http://lattes.cnpq.br/0745118299680141>. E-mail: rogeriogoncalves@terra.com.br.

Uruguayan claim for dredging of the Port of Montevideo versus Argentina's implementation of the Magdalena Channel, making counterpoints between the maintenance of regional integration against interport competition issues within the Block.

KEYWORDS: Port of Montevideo; dredging; competition; Magdalena Channel; Mercosur.

SUMÁRIO: Introdução; 1 Antecedentes do Acordo do Rio da Prata; 2 Há necessidade do aprofundamento do Canal do Porto de Montevideú?; 3 Projeto do Canal Magdalena, um acesso direto aos portos argentinos; 4 Princípio da integração do Mercosul ameaçado por uma questão concorrencial?; Considerações finais; Referências.

INTRODUÇÃO

O contexto histórico do final da década de 1950 e início da década de 1960 revelou relações internacionais de reaproximação entre os maiores atores da América do Sul, semelhante ao que somente voltou a ocorrer durante os anos 1980, com o início da construção do Mercosul. Mesmo com as instabilidades políticas no Brasil e em seus vizinhos, um movimento de integração econômica passou a fazer parte da agenda e é nesse contexto que deve ser compreendido o Acordo do Rio da Prata e sua Frente Marítima (TRPFM) entre a Argentina e o Uruguai, que buscou melhorar o sistema de comunicações e transporte na região platina³.

A despeito de alguma dificuldade na implementação do Acordo, acerca da definição de limites geográficos no talvegue do canal incluindo a Ilha Martin Garcia, o entendimento entre os Estados superou essas questões e atualmente não parecem mais causar nenhuma dificuldade na gestão do Acordo⁴.

A implementação do tratado era um desafio, pois dois dos signatários, Argentina e Uruguai, sequer conseguiam definir seus limites. Montevideú continuava a pleitear que, no estuário platino, a linha divisória deveria dividir ao meio as suas águas, o que tornaria uruguaia a estratégica Ilha de Martín García. Em dezembro de 1968, o governo uruguaio publicou edital para empresas candidatarem-se à exploração de petróleo no Prata e na plataforma marítima adjacente. A iniciativa causou reação contrária da chancelaria argentina que, porém, em 1968, tinha feito o mesmo anúncio, sobre uma área que respeitava a linha média de limite pleiteada pelo Uruguai. Em janeiro de 1969, instalou-se um grupo de trabalho argentino-uruguaio para tratar do

3 DORATIOTO, Francisco. *O Brasil no Rio da Prata (1822-1994)*. Funag. 2. ed. Brasília, 2014. Disponível em: http://funag.gov.br/loja/download/1089-O_Brasil_no_Rio_da_Prata.pdf. Acesso em: 10 jul. 2021.

4 DE OLIVEIRA, J. R. Áreas de fricção na América do Sul e seus reflexos na segurança e harmonia do subcontinente. *A Defesa Nacional*, n. 731, 6 jul. 2020.

assunto, mas seu funcionamento foi interrompido pelo agravamento da crise nas relações bilaterais causada pela disputa sobre uma ilha no Prata. O funcionamento foi retomado quando o presidente Onganía ordenou a retirada dos argentinos dessa ilha.⁵

Sob a égide do documento sobredito, nasceu a Comissão Administradora do Rio da Prata (CARP), organismo binacional encarregado da administração, arrecadação de pedágio e controle de trânsito dos navios, tarefas de dragagem, balizamento e manutenção das condições de navegabilidade dos acessos em comum. Por meio do CARP, desde 2013, Argentina e Uruguai assumiram a gestão direta do canal do Rio da Prata⁶.

A verticalização da indústria *shipping*, que, notadamente no setor de contêineres se utiliza de navios cada vez com maiores calados, fez o Uruguai solicitar, em janeiro de 2014, à CARP o aprofundamento do canal de acesso ao Porto de Montevidéu dos atuais 12,5 metros (41 pés) para 13 metros (42,7 pés), a ser concretizado até o ano de 2025. Tal solicitação foi aprovada pela Argentina em 2018. No final de 2020, o Uruguai apresentou nova solicitação de aprofundamento do canal para 14 metros, a ser realizada até 2035, conforme indicado em proposta estratégica elaborada pela Fundação Valenciaport para esse período⁷.

PLAZO	PROPUESTAS DE ACTUACIÓN
Medio 2020-2025	Dragado: Canal de acceso, zona de maniobras, Muelle Escala (tramo nuevo), Muelle C y muelle principal de TMG a 13 m.

Figura 1: Extrato do Estudo da Fundação Valenciaport. Fonte: Valenciaport.

Essa recente solicitação uruguaia para o aprofundamento do canal a 14 metros vem ocupando os noticiários uruguaio e argentino, repleto de discussões técnicas e comerciais, asseverando que a referida obra no canal do Porto de Montevidéu seria implementada apenas no período de 2025-35, apenas na hipótese do aumento das demandas, conforme documento ela-

5 ESCUDÉ, Carlos; CISNEROS, Andrés. *Historia general de las relaciones exteriores de la República Argentina*. Buenos Aires: Grupo Editor Latinoamericano, t. XIV, 1999.

6 PARLAMENTO MERCOSUL. Parlamentar Karlen solicita informações sobre as obras de aprofundamento do canal de acesso ao Porto de Montevidéu. Disponível em: <https://www.parlamentomercosur.org/innovaportal/v/15602/2/parlasur/parlamentar-karlen-solicita-informac%C3%B5es-sobre-as-obras-de-aprofundamento-do-canal-de-acesso-ao-porto-de-montevidéu.html>. Acesso em: 10 jul. 2021.

7 A Valenciaport é um centro de investigação aplicada à inovação e formação a serviço de *clusters* logísticos portuários e elaborou estudo base para proposta estratégica do Sistema Nacional de Portos do Uruguai para o período de 2020-2035. Disponível em: <https://bimaritimo.com/planificacion-portuaria-una-herramienta-no-utilizada-en-uruguay/>. Acesso em: 10 jul. 2021.

borado pela Valenciaport. Outrossim, a obra demandaria um investimento de 200 milhões de dólares, além de outros 40 milhões de dólares gastos por ano com a manutenção de dragagem, com possível repercussão nos preços pagos pelos usuários.

Período 2025 – 2035

Escenario de Media: Se mantiene el dragado a 13,00 m en el canal de acceso al puerto, antepuerto, segundo atraque de TCP, Muelle C y Muelle de TGM.

Escenario Optimista: Se profundiza a 14,00 m el canal de acceso al puerto, antepuerto, los dos atraques de TCP (previo acondicionamiento del original) y el Muelle C. Se mantiene el Muelle de TGM a 13,00 m.⁸

O Uruguai tem soberania sobre o seu terminal, mas existem acordos bilaterais que exigem do país a garantia das condições de navegabilidade e de respeito ao meio ambiente, o que, por conseguinte, condiciona a aprovação da Argentina para obra de dragagem, que se manifestou contrariamente, esclarecendo que a autorização concedida em 2018 endossa o acesso de dragagem ao porto de Montevidéu a 13 metros de profundidade, e não a 14 metros⁹.

Nesse cenário, a Argentina entende mais viável a retomada do projeto do Canal Magdalena, já que é uma opção de caminho mais curta, de via dupla, ao Porto de Buenos Aires e demais portos fluviais para navios de maior calado, sem a necessidade de acessar o sistema atual que condiciona a entrada do canal pelo Porto de Montevidéu.

Desde o início das tratativas da obra em questão, em 2018, o representante argentino do Parlamento do Mercosul, Alejandro Karlen, formulou pedido de informações sobre a temática à Comissão de Assuntos Internacionais, Inter-regionais e de Planejamento Estratégico do Parlasul a fim de incorporar os antecedentes para seu posterior tratamento na articulação de ações para a gestão do Rio da Prata. Segundo o parlamentar, existe preocupação argentina de que as obras no canal de acesso ao porto de Montevidéu incidam de forma prejudicial na construção do Canal Magdalena¹⁰.

8 Idem.

9 LA DIARIA. Gobierno argentino reclama por dragado del puerto de Montevideo y asegura que no autorizó a que sea a 14 metros. Disponível em: <https://ladiaria.com.uy/politica/articulo/2021/3/gobierno-argentino-reclama-por-dragado-del-puerto-de-montevideo-y-asegura-que-no-autorizo-a-que-sea-a-14-metros/>. Acesso em: 10 jul. 2021.

10 PARLAMENTO MERCOSUL. Parlamentar Karlen solicita informações sobre as obras de aprofundamento do canal de acesso ao Porto de Montevidéu. Disponível em: <https://www.parlamentomercosur.org/innovaportal/v/15602/2/parlasur/parlamentar-karlen-solicita-informac%C3%B5es-sobre-as-obras-de-aprofundamento-do-canal-de-acesso-ao-porto-de-montevideo.html>.

Nesse contexto, o artigo pretende dar resposta se esse impasse seria um caso de concorrência internacional, abordando os reflexos desse possível imbróglgio na integração regional no âmbito do Mercosul, já que interesses individuais conflitantes de Argentina e Uruguai podem dificultar a gestão compartilhada da Bacia do Prata. Por fim, o texto analisará em que medida os mecanismos de solução de controvérsias do tratado poderiam contribuir para solucionar o problema, compatibilizando os interesses de ambos os Estados (e do Bloco) sem transgredir os valores insculpidos na comunidade dos Estados do Mercado Comum do Sul.

1 ANTECEDENTES DO ACORDO DO RIO DA PRATA

A história da independência da Argentina (1816) e particularmente a do Uruguai (1828), com a separação da Província Cisplatina do Brasil sob mediação britânica, marcaram o início das conversas entre os Estados para o uso compartilhado da bacia do Rio da Prata.

Com área de 30.212 km², largura máxima em sua desembocadura junto ao Oceano Atlântico de 221 km e extensão de 323 km, a bacia do Rio da Prata é a segunda maior da América do Sul, ficando atrás apenas da bacia do Rio Amazonas. Os rios que mais contribuem com a bacia são o Paraná e o Uruguai, representando mais de 97% do ingresso de água doce na bacia.

Foram necessários cerca de quarenta e cinco anos de discussões e diversas interpretações jurisdicionais, até que finalmente, em 1973, foi assinado entre a Argentina e o Uruguai o Tratado do Rio da Prata e sua Frente Marítima (TRPFM), importante acordo diplomático com o objetivo de permitir o uso sustentável da bacia por ambos os Estados e solucionar questões jurisdicionais controversas, como a Ilha Martin Garcia. O tratado, em seu preâmbulo, prevê as bases do acordo bilateral:

Los Gobiernos de la República Oriental del Uruguay y de la República Argentina, inspirados en el mismo espíritu de cordialidad y buena armonía que señaló el Protocolo Ramírez-Saenz Peña de 1910 y reafirmaron la Declaración Conjunta sobre Límite Exterior del Río de la Plata de 1961 y el Protocolo del Río de la Plata de 1964, animados del propósito común de eliminar las dificultades que puedan derivarse de toda situación de indefinición jurídica con relación al ejercicio de sus iguales derechos en el Río de la Plata y de la falta de determinación del límite entre sus respectivas jurisdicciones marítimas, y decididos a sentar las bases de una más amplia cooperación entre los dos Países y estrechar los arraigados vínculos de tradicional amistad y hondo afecto que unen a sus Pueblos, han resuelto celebrar un Tratado que de solución definitiva a aquellos problemas, de acuerdo con las carac-

*terísticas especiales de los territorios fluviales y marítimos involucrados y las exigencias técnicas de su utilización y aprovechamiento integrales, en el marco del respeto a la soberanía y a los derechos e intereses respectivos de los dos Estados.*¹¹

Ao longo dos seus 23 capítulos e 92 artigos, o acordo discorre sobre diversas questões relativas ao uso sustentável da bacia e de seus recursos, particularmente da pesca. Trata também da gestão e da administração da navegação por meio da criação de canais navegáveis e da praticagem e, ainda, sobre o que indicam o caminho da negociação diplomática e da conciliação como opção para solucionar quaisquer problemas de interpretação sob a égide do tratado.

No foco de estudo que o artigo pretende desenvolver, premente tratar da criação dos canais de navegação e de sua administração. Nesse sentido, necessitamos recorrer ao Capítulo II – Navegação e obras, arts. 12 e seguintes do Tratado:

Artículo 12º – Fuera de las franjas costeras las Partes, conjunta o individualmente, pueden construir canales u otros tipos de obras de acuerdo con las disposiciones establecidas en los artículos 17 a 22.

La Parte que construya o haya construido una obra tendrá a su cargo el mantenimiento y la administración de la misma.

La Parte que construya o haya construido un canal dictará, asimismo, la reglamentación respectiva, ejercerá el control de su cumplimiento con los medios adecuados a ese fin y tendrá a su cargo la extracción remoción y demolición de buques, artefactos navales, aeronaves, restos náufragos o de carga o cualesquiera otros objetos que constituyan un obstáculo o peligro para la navegación y que se hallen hundidos o encallados en dicha vía.

*Artículo 13º – En los casos no previstos en el artículo 12, las Partes coordinarán, a través de la Comisión Administradora, la distribución razonable de responsabilidades en el mantenimiento, administración y reglamentación de los distintos tramos de los canales, teniendo en cuenta los intereses especiales de cada Parte y las obras que cada una de ellas hubiese realizado.*¹²

11 Tratado do Rio da Prata e sua Frente Marítima (TRPFM). Disponível em: <http://ctmfm.org/sitio/documentos-basicos/tratado-rio-de-la-plata-frente-maritimo/>. Acesso em: 12 jul. 2021.

12 Tratado do Rio da Prata e sua Frente Marítima (TRPFM). Disponível em: <http://ctmfm.org/sitio/documentos-basicos/tratado-rio-de-la-plata-frente-maritimo/>. Acesso em: 12 jul. 2021.

Com o intuito de avaliar as atuais discussões sobre o aprofundamento do Canal do Porto de Montevideú, vale acostar os arts. 14 e seguintes do Tratado:

Artículo 14º – Toda reglamentación referida a los canales situados en las aguas de uso común y su modificación sustancial o permanente se efectuará previa consulta con la otra Parte.

En ningún caso y bajo ninguna circunstancia, una reglamentación podrá causar perjuicio sensible a los intereses de la navegación de cualquiera de las Partes.

Artículo 15º – La responsabilidad civil, penal y administrativa derivada de hechos que afecten la navegación de un canal, el uso del mismo o sus instalaciones, estará bajo la competencia de las autoridades de la Parte que mantiene y administra el canal y se regirá por su legislación.

Artículo 16º – La Comisión Administradora distribuirá entre las Partes la obligación de extraer, remover o demoler los buques, artefactos navales, aeronaves, restos náufragos o de carga, o cualesquiera otros objetos que constituyan un obstáculo o peligro para la navegación y que se hallen hundidos o encallados, fuera de los canales, teniendo en cuenta el criterio establecido en el artículo 4º, y los intereses de cada Parte.

Artículo 17º – La Parte que proyecte la construcción de nuevos canales, la modificación o alteración significativa de los ya existentes o la realización de cualesquiera otras obras, deberá comunicarlo a la Comisión Administradora, la cual determinará sumariamente y en un plazo máximo de treinta días, si el proyecto puede producir perjuicio sensible al interés de la navegación de la otra parte o al régimen del Río.

Si así se resolviere o no se llegase a un acuerdo al respecto, la parte interesada deberá notificar el proyecto a la otra Parte a través de la misma Comisión.

En la notificación deberán figurar los aspectos esenciales de la obra, y si fuere el caso, el modo de su operación y los demás datos técnicos que permitan a la parte notificada hacer una evaluación del efectos probable que la obra ocasionará a la navegación o al régimen del Río.

Artículo 18º – La Parte notificada dispondrá de un plazo de ciento ochenta días para expedirse sobre el proyecto, a partir del día en que su Delegación ante la Comisión Administradora haya recibido la notificación.

En el caso de que la documentación mencionada en el artículo 17 fuera incompleta, la Parte notificada dispondrá de treinta días para hacérselo saber a la parte que proyecto realizar la obra, por intermedio de la Comisión Administradora.

El plazo de ciento ochenta días precedentemente señalado sólo comenzará a correr a partir del día en que la Delegación de la Parte notificada haya recibido la documentación completa.

Este plazo podrá ser prorrogado prudencialmente por la Comisión Administradora si la complejidad del proyecto así lo requiriese.

Artículo 19º – Si la Parte notificada no opusiera objeciones o no contestara dentro del plazo establecido en el artículo 18, la otra Parte podrá realizar o autorizar la realización de la obra proyectada.

La Parte notificada tendrá, asimismo, derecho a optar por participar en igualdad de condiciones en la realización de la obra, en cuyo caso deberá comunicarlo a la otra Parte, por intermedio de la Comisión Administradora, dentro del mismo plazo a que se alude en el párrafo primero.

Artículo 20º – La Parte notificada tendrá derecho a inspeccionar las obras que se estén ejecutando para comprobar si se ajustan al proyecto presentado.

Artículo 21º – Si la Parte notificada llegare a la conclusión de que la ejecución de la obra o el programa de operación puede producir perjuicio sensible a la navegación o al régimen del Río, lo comunicará a la otra Parte por intermedio de la Comisión Administradora, dentro del plazo de ciento ochenta días fijado en el artículo 18.

La comunicación deberá precisar cuáles aspectos de la obra o del programa de operación podrán causar un perjuicio sensible a la navegación o al régimen del Río, las razones técnicas que permitan llegar a esa conclusión y las modificaciones que sugiera al proyecto o al programa de operación.

Artículo 22º – Si las Partes no llegara a un acuerdo dentro de los ciento ochenta días contados a partir de la comunicación a que se refiere el artículo 21, se observará el procedimiento indicado en la parte Cuarta (Solución de Controversias).

Do texto legal sobredito, pelo menos no que tange à solicitação de dragagem a 13 metros, observa-se que há total liberdade para a realização de obras, consultada a Comissão Administradora, que tem prazo para avaliar os efeitos que a intervenção solicitada poderá trazer ao regime do Rio de Prata e à Navegação.

2 HÁ NECESSIDADE DO APROFUNDAMENTO DO CANAL DO PORTO DE MONTEVIDÉU?

Qualquer sistema portuário necessita de um planejamento estratégico que permita sua evolução na indústria *shipping*. O ano de 2018 foi marcado por um trabalho da Fundação Valenciaport que preparou um estudo para o

período 2018-2035, com indicação das prioridades operacionais e de infraestrutura para o porto, seus equipamentos e canal de acesso.

El objetivo del presente estudio es elaborar una propuesta estratégica indicativa para el desarrollo del “Sistema Nacional de Puertos de Uruguay” con un horizonte temporal de poco más 15 años (hasta 2035), a la luz de los cambios registrados en el sector marítimo mundial y un importante crecimiento de los tráficos que obligan a los puertos a adecuar sus infraestructuras ante los nuevos escenarios.¹³

O estudo propôs, já para o ano de 2020, a dragagem do canal de acesso, zona de manobras, molhe novo, escala e C a 13 metros. Para o período entre 2025-2035, em cenário otimista, haveria previsão de dragagem do canal de acesso, zona de manobras e molhes do terminal de contêineres a 14 metros. O molhe principal TGM permaneceria a 13 metros. O cenário otimista derivaria do aumento no movimento portuário, particularmente no setor de contêineres, o que não ocorreu nos últimos anos, conforme a tabela abaixo¹⁴:

PUERTO DE MONTEVIDEO - Mercadería Movilizada toneladas (*)				
Año	Carga General	Contenedores	Graneles	Total
2015	1.018.729	7.467.594	2.048.638	10.534.961
2016	649.147	8.200.472	2.170.447	11.020.066
2017	1.618.195	8.785.833	2.378.213	12.782.241
2018	2.362.954	7.712.205	2.361.493	12.436.652
2019	1.506.586	7.476.119	2.851.024	11.833.729

*Elaborado a partir de las Estadísticas de ANP
No se incluye el peso de los contenedores
Incluye Trasbordos Contenerizados*

Figura 2: Movimento Porto de Montevidéu (2015-2019) em toneladas.

Nesse sentido, aparentemente não haveria uma razão objetiva vinculada ao movimento portuário containerizado para determinar a necessidade da dragagem do canal, exceto quando se olha para o contrato firmado com a empresa finlandesa UPM para a construção de uma planta de celulose ainda no governo uruguaio do Presidente Tabaré Vázquez. Vejamos o capítulo 3.5 do projeto portuário:

13 Planificación portuária: una herramienta no utilizada en Uruguay. *Boletim Informativo Marítimo*, 11.01.2021. Disponível em: <https://bimaritimo.com/planificacion-portuaria-una-herramienta-no-utilizada-en-uruguay/>. Acesso em: 19 jul 2021.

14 ¿Quién pagará el dragado a 14 m del Canal Montevideo? *Boletim Informativo Marítimo*, 02.01.2021. Disponível em: <https://bimaritimo.com/quien-pagara-el-dragado-a-14-m-del-canal-montevideo/>. Acesso em: 19 jul. 2021.

(f) Corresponderá a la Administración Nacional de Puertos (ANP) realizar a su costo todos los trabajos de dragado necesarios con respecto al canal de conexión entre el Río de la Plata y la dársena adyacente al área de Concesión del Puerto en el Puerto de Montevideo, según lo siguiente:

i. 12,50 m de calado a nivel cero Wharton en una primera etapa; y

ii. 13,00 m de calado a nivel cero Wharton a partir de no más allá de 5 (cinco) años desde el inicio de operaciones de la Planta de Celulosa y por el resto del período de la concesión, una vez que se reciba la autorización ya solicitada a la Comisión Administradora del Río de la Plata.¹⁵

Ou seja, admitindo-se uma folga de 10% no calado do porto, isso significa, de forma cabal, que o contrato impõe que a Administração do Porto de Montevideú deveria, a partir de cinco anos do começo da concessão, dragar e manter o canal do Porto com uma profundidade de 14 metros, a fim de garantir a passagem de navios contêineiros de calado na faixa dos 13 metros.

E, mantendo-se o estudo neutro sobre as razões que podem ter levado à assinatura do contrato, a manutenção de uma maior competitividade do porto para receber navios de maior calado, particularmente no segmento contêiner, pode ter motivado a busca do cenário otimista do estudo da Fundação Valenciaport com a recente solicitação à CARP da dragagem do Canal do Porto de Montevideú a 14 metros.

El escenario regional es cambiante y muy competitivo. Los puertos de Brasil le llevan ventaja a los puertos rioplatenses, no solamente por la infraestructura y servicios ofertados (muchos de ellos pertenecientes a navieras), sino por un volumen de carga que es atractivo en sí mismo, más allá de los que puedan aportar los puertos de Buenos Aires y Montevideo.

Los armadores de contenedores están buscando soluciones portuarias económicas en atención a los grandes buques y sus movimientos por escala. Actualmente existen diferentes conexiones feeder en la Costa Este de América del Sur mediante las cuales las grandes navieras compiten por la captación de productos regionales utilizando distintos puertos de transbordo en Brasil. Si bien no existen unanimidades entre los armadores, y dependiendo de los tráficos que cubran, esto puede marcar una tendencia a largo plazo.

En este contexto, el Puerto de Montevideo en su conjunto (ANP y operadores portuarios) deberá ser muy competitivo en infraestructura y servicios portuarios, con costos muy atractivos que permitan aumentar su

15 ¿Quién pagará el dragado a 14 m del Canal Montevideo? *Boletim Informativo Marítimo*, 02.01.2021. Disponível em: <https://bimaritimo.com/quien-pagara-el-dragado-a-14-m-del-canal-montevideo/>. Acesso em: 19 jul. 2021.

*participación en la captación de transbordos de contenedores con origen/ destino en Bolivia, Paraguay, puertos del Paraná y Sur de Argentina.*¹⁶

Importante ressaltar que o Comércio Internacional, sob a égide do Mercosul, já contempla movimentos de cargas agropecuárias (carne bovina) uruguaias rodoviárias até o Terminal de Contêineres do Porto do Rio Grande (Tecon Rio Grande/RS), no Brasil. A distância rodoviária mais curta entre a cidade de Melo e o Porto de Rio Grande reduz os custos de exportação em cerca de 50%, o que favorece a competitividade do Tecon Rio Grande nessa operação.

La carga proviene de la ciudad de Melo, en Uruguay, a 280 km del Puerto de Río Grande, por carretera. La nueva ruta trae una serie de beneficios al productor, como la accesibilidad y un costo más atractivo. “Además de contar con una infraestructura de última generación, la terminal recibe las principales líneas marítimas, que conectan a Brasil con importantes mercados internacionales. Esto garantiza el transporte marítimo más competitivo”, destacó Bertinetti.

*La carne de vacuno y ovino se encuentran entre los principales productos de exportación de Uruguay. Las ventas al exterior de proteína animal en el país promedian USD 1.800 millones al año y el principal destino es China. El rebaño del país representa más de 12 millones de bovinos y 8 millones de ovejas.*¹⁷

Outro exemplo interessante a ser observado é o do arroz cisplatino, que também busca rotas de exportação mais econômicas, em direção ao Porto de Rio Grande no sul do Brasil.

Las obras de dragado y señalización de vías fluviales permitirán el flujo del arroz cultivado en el Noreste de Uruguay a través de la Terminal Tacuarí en Cerro Largo, Uruguay, hacia el puerto brasileño de Río Grande.

*El Mercosur logístico empieza también a funcionar en la zona Noreste de Uruguay. Las cargas ya no son “cautivas” de un país, buscan las cadenas logísticas de menor costo. Ahora es la carne y luego seguirá el arroz de la zona fronteriza (Cerro Largo, Treinta y Tres y Rocha) que está en el hinterland de Río Grande, en donde además hay empresas brasileñas instaladas.*¹⁸

16 ¿Quién pagará el dragado a 14 m del Canal Montevideo? *Boletim Informativo Marítimo*, 02.01.2021. Disponível em: <https://bimaritimo.com/quien-pagara-el-dragado-a-14-m-del-canal-montevideo/>. Acesso em: 19 jul. 2021.

17 Wilson Sons realiza primera operación com carga frigorífica de Uruguay en Tecon Rio Grande. Portal Portuário. 16.09.2020. Disponível em: <https://portalportuario.cl/wilson-sons-realiza-primera-operacion-con-carga-frigorifica-de-uruguay-en-tecon-rio-grande/>. Acesso em: 19 jul. 2021.

18 Costos Elevados del puerto de Montevideo desvían cargas em contenedores al puerto de Río Grande. *Boletim Informativo Marítimo*, 02.02.2021. Disponível em: <https://bimaritimo.com/cargas-en-contenedores-al-puerto-de-rio-grande/>. Acesso em: 19 jul. 2021.

Graças ao Mercosul, uma maior aproximação do Brasil com o Uruguai modificou a cadeia logística do arroz produzido na fronteira noroeste do país vizinho. À busca de menores custos, uma nova ponte sobre o Rio Jaguarão, Barão de Mauá, conectou os dois países, deslocando a produção desde o terminal fluvial de Taquari, em Cerro Largo, em direção ao Porto do Rio Grande.

Levando em conta o volume de operações atuais no Porto de Montevideú, um canal de acesso com profundidade de 13 metros atende bem a demanda. Justifica o fato de que o movimento de cargas do porto cispalatino é composto por cerca de 70% do movimento containerizado com origem ou destino nos portos brasileiros e aproximadamente 20% no Porto de Buenos Aires e outros portos fluviais argentinos.

Grandes empresas de navegação optam pelos serviços *feeder* no Rio da Prata preservando os navios de maior calado da navegação no Canal do Porto de Montevideú.

Nesses termos, entende-se que a concorrência interportos é um motivador importante na evolução da capacitação portuária. Os custos de uma operação onerosa podem ser estrategicamente planejados e diferidos a longo prazo a fim de que sejam suportados pelo crescimento da produtividade do comércio efetuado, pois, de outro modo, podem tornar-se um passivo insuportável.

Sem entrar no mérito da legítima discussão interna uruguaia nas concessões portuárias, seus custos e oportunidades que podem ou não trazer benefícios logísticos e econômicos ao país, transparece a vontade de manter competitivo o Porto de Montevideú no cenário da indústria *shipping*, ante um forte movimento concorrencial dos portos do sul do Brasil e, em particular, do Porto de Buenos Aires, por meio do projeto do Canal Magdalena, a ser tratado no capítulo seguinte.

3 PROJETO DO CANAL MAGDALENA, UM ACESSO DIRETO AOS PORTOS ARGENTINOS

Desde o ano de 2009, a Prefeitura Naval argentina apresentou um estudo detalhado para a retificação de um canal que representaria um acesso mais fácil e direto aos portos argentinos: o Canal Magdalena.

El último proyecto fue realizado por la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la República Argentina en el año 2014, y se inició el proceso de licitación internacional denominado "Definición traza de apertura de zona beta del Canal Punta Indio del 143,900 km. El Codillo hasta la isobata de 12 m, Río de la Plata, República Argentina".

La Secretaría de Asuntos Políticos de la Cartera del Interior y Transportes, mediante su Resolución 600/14, aprobó las especificaciones técnicas de este emprendimiento, así como también los pliegos de las cláusulas Especiales y Generales, que se publicaron en el Boletín Oficial del 30 de junio de 2014, aunque, posteriormente, ello quedó suspendido o anulado.

El diario El Cronista Comercial (argentino) del 23 de julio de 2014, lo define como la medida estratégica marítima más trascendente de los últimos 100 años.¹⁹

O Canal Magdalena representa uma alteração de fluxo marítimo dos navios de grande calado, que anteriormente deveriam tomar o Canal Ponta Índio para acessar o Porto de Buenos Aires e demais portos fluviais argentinos e uruguaios, conforme abaixo:

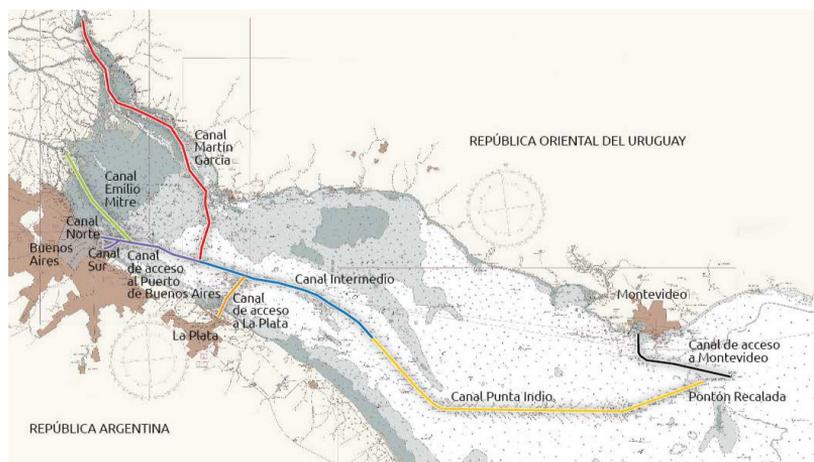


Figura 3: Canal Ponta Índio. Fonte: *Boletim Centro Naval* nº 848.

Um navio que tenha destino aos portos fluviais argentinos, por exemplo, tem custos com praticagem argentina e uruguaia utilizando-se da atual conformação, pois necessita trocar de práticos a depender de sua trajetória, o que significa perda de tempo e custos.

A opção do Canal Magdalena representa, sob a ótica argentina, uma verdadeira revolução, pois significa um acesso direto e sem a utilização dos canais uruguaios na demanda do Porto de Buenos Aires e os demais portos fluviais, onde Rosário desponta como um dos mais importantes, conforme abaixo:

19 ARCE, Oscar M. Op. cit. Acesso em: 19 jul. 2021.

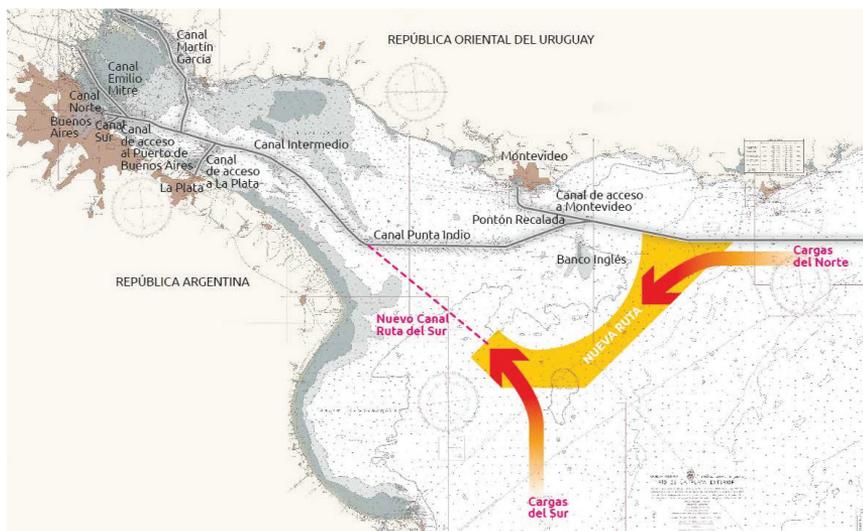


Figura 4: Nova opção de rota. Fonte: *Boletim Centro Naval* nº 848.

O Canal Magdalena, além das razões econômicas de redução dos custos de praticagem, representa uma redução da distância navegada em canal de cerca de 43 km, conforme esclarece a figura 5, abaixo:

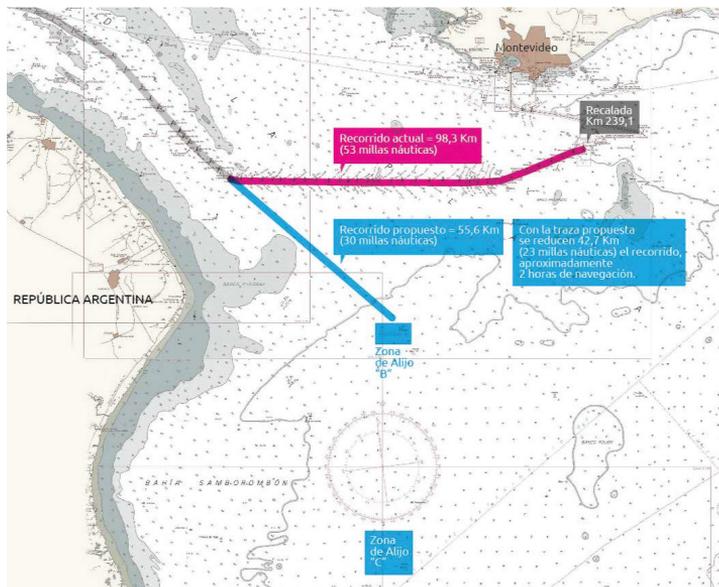


Figura 5: Canal Magdalena. Fonte: *Boletim Centro Naval* nº 848.

As discussões acerca do projeto do Canal Magdalena envolveram o Acordo do Rio da Prata, onde Argentina e Uruguai administram conjuntamente os canais de acesso aos portos marítimos:

Dado que el proyecto del nuevo Canal de Navegación Magdalena proyectado por la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la República Argentina (SSPyVN-RA) se localiza en aguas de uso común del Río de la Plata, la Argentina debió cumplir lo establecido en el Artículo 17 del Tratado del Río de la Plata que se transcribe a continuación:

“La parte que proyecte la construcción de nuevos canales, la modificación significativa de los ya existentes o la realización de cualquier otra obra deberá comunicarlo a la Comisión Administradora, la cual determinará sumariamente y en un plazo máximo de treinta días si el proyecto puede producir perjuicio sensible al interés de la navegación de la otra parte o al régimen del río.”

El 26 de enero del año 2017, venció el plazo para que Uruguay comunicara si el proyecto puede producir perjuicio sensible al interés de su navegación o al régimen del Río de la Plata, por lo cual nuestro país está en condiciones de efectuar, en la actualidad, el llamado a licitación internacional.

No obstante ello, Uruguay también manifestó su intención de hacer uso, oportunamente, del derecho que le confiere el Artículo 19 del TRP, que también se transcribe:

La Parte notificada tendrá, asimismo, derecho a optar por participar en igualdad de condiciones en la realización de la obra, en cuyo caso deberá comunicarlo a la otra Parte por intermedio de la Comisión Administradora, dentro del mismo plazo a que se alude en el párrafo primero.

Finalmente y de conformidad con las conversaciones mantenidas con la República Oriental del Uruguay, esta deja sin efecto la intención de hacer uso del derecho que le confiere el art. 19 del TRP, informando de esta novedad a la Cancillería de nuestro país. De esta forma la Argentina está en condiciones de realizar la obra cuando lo crea oportuno.²⁰

Com custo estimado de construção da ordem de US\$ 470 milhões, o Canal Magdalena perde para a dragagem de aprofundamento do Canal do Porto de Montevideú, estimada em US\$ 200 milhões, porém leva vantagem nas despesas de manutenção, devido ao seu eixo de construção (Norte-Sul) ser menos sujeito à sedimentação, o que traz vantagens competitivas ao longo do tempo em relação ao sistema uruguaio, que tem eixo Leste-Oeste

20 ARCE, Oscar M. Op. cit. Acesso em: 19 jul. 2021.

e implicará dragagens de manutenção da profundidade mais frequentes. Assim, o sistema portuário argentino se tornaria mais atraente ao movimento de navios de longo curso, inclusive em direção a portos fluviais uruguaios.

Com a solicitação uruguaia do aprofundamento do Canal de Acesso ao Porto de Montevideu, o projeto do Canal Magdalena ganhou força novamente. Estaríamos diante de uma grande concorrência internacional interportos? Como ficam as relações entre os dois sócios do Mercosul? Aparentemente, de acordo com as análises argentinas, razões de natureza econômica e geopolítica justificam a execução do projeto do Canal Magdalena.

Observa-se uma grande competição entre os portos de Buenos Aires e Montevideu pelas cargas fluviais paraguaias, que, pela menor distância, acabam preferindo o Porto de Buenos Aires. A questão segue viva e importa manter o acompanhamento que os futuros acontecimentos trarão a este imbróglio com aparência de concorrência interportos internacional. O capítulo final contemplará a questão sob a ótica do princípio da integração do Mercosul.

4 PRINCÍPIO DA INTEGRAÇÃO DO MERCOSUL AMEAÇADO POR UMA QUESTÃO CONCORRENCIAL?

Idealizado como a materialização de um Mercado Comum em 1991, Argentina, Uruguai, Brasil e Paraguai formaram o Mercosul. Tendo por base a integração regional e embora inspirado pelo Direito Comunitário Europeu, a sistemática do Bloco não adotou um direito supranacional, sob o fundamento de manutenção das suas soberanias internas. Mesmo assim, o Tratado de Assunção, documento constitutivo do Mercado Comum do Sul, prescreve o compromisso dos membros em harmonizar suas legislações nacionais com o fim precípua de fortalecer a união aduaneira.

Por meio do Tratado sobredito, ainda há o compromisso expresso dos Estados-Partes na coordenação de políticas macroeconômicas e setoriais de comércio exterior, agrícola, industrial, fiscal, monetária, cambial e de capitais, de serviços, alfandegárias, de transporte e comunicações e outras destas decorrentes, com vistas a garantir condições adequadas de concorrência entre os países.

No âmbito do Mercosul, os Estados-Partes possuem os mesmos direitos e obrigações, mesmo com diferentes realidades geográficas, econômicas, políticas e sociais capazes de gerar posicionamentos dissonantes dentro do Bloco. Importante salientar que todas as decisões, preferencialmente, se tomarão por consenso e com todos os membros. Frustrada a tentativa de

consenso, inicia-se o procedimento para solução de controvérsias consoante o Protocolo de Olivos. Nesse cenário, a depender do comportamento diplomático entre os países discordantes, o impasse pode repercutir em decisões futuras e potencialmente estremecer a integração regional.

Conforme o Tratado de Ouro Preto, os princípios e objetivos do Tratado de Assunção tiveram o afã de conceder aos países menos desenvolvidos do Mercosul atenção especial para que o processo de integração não fosse ameaçado, incluindo no documento permissivo para adaptação institucional às realidades postas em debate (Brasil, 1994). Nesse sentido, prevê o preâmbulo do Tratado de Assunção:

Considerando que a ampliação das atuais dimensões de seus mercados nacionais, através da integração, constitui condição fundamental para acelerar seus processos de desenvolvimento econômico com justiça social;

Entendendo que esse objetivo deve ser alcançado mediante o aproveitamento mais eficaz dos recursos disponíveis, a preservação do meio ambiente, o melhoramento das interconexões físicas, a coordenação de políticas macroeconômicas e a complementação dos diferentes setores da economia, com base nos princípios de gradualidade, flexibilidade e equilíbrio;

Tendo em conta a evolução dos acontecimentos internacionais, em especial a consolidação de grandes espaços econômicos, e a importância de lograr uma adequada inserção internacional para seus países.

Expressando que este processo de integração constitui uma resposta adequada a tais acontecimentos;

[...] Acordam. (Brasil, 1991)

Conforme pontua Pizzolo, o Tratado de Assunção não deve ser considerado como “tratado final constitutivo” do Mercosul, mas como tratado internacional cujo fim repousa em estabelecer diretrizes gerais aos Estados-Partes que, por conseguinte, poderiam firmar convênios específicos à medida das suas necessidades, sem, no entanto, se afastar do fim maior: a integração regional²¹.

Válido lembrar que, na cooperação intergovernamental, modelo de governança eleito pelo Mercosul, os Estados-Partes, ao consentir ou abster, o fazem em nome de seus países, e não em nome do grupo. Ainda segundo Pizzolo, o óbice deste tipo de cooperação está na “regra de unanimidade”

21 PIZZOLO, Calogero. Mercosur: algunos problemas estructurales que obstaculizan su desarrollo. *Revista Derecho y Economía de La Integración*, n. 4, 37-55, oct./dec. 2017.

e, por consequência, na solução de controvérsias, já que os “descontentamentos” podem assumir posições de defesa da soberania dos membros em detrimento dos interesses do Bloco.

O Tratado da Bacia do Prata, anterior e à semelhança do Mercosul, também não criou uma entidade supranacional. É um acordo zonal, de campo de validade limitada a uma área geográfica e visa à integração física predominantemente, embora seja suscetível de estimular a integração econômica. É um acordo-quadro, que dá as linhas gerais de uma institucionalização, que vai se fazendo e tornando operacional, por meio de uma série de outros acordos derivados e uma regulamentação complementar²².

Ainda conforme Vilela, o Tratado do Prata difere da maioria dos outros acordos internacionais aplicáveis em todo território dos ratificantes. Aqui, apenas a área dos países signatários insere dentro da bacia hidrográfica se submeterá às disposições do documento, assim como áreas de “influência direta e ponderável”. E conclui:

O fato é importante, e frequentemente salientado, vez que dos cinco Estados-Membros do Sistema do Prata, apenas o Paraguai tem a totalidade de seu território dentro dele. Sendo assim, nas áreas que excedam o âmbito do Tratado, a liberdade dos Estados é total. Esta característica faz do acordo estudado aquilo que os autores denominam um “convênio zonal”. [...] Por este Acordo pentagonal, os Estados identificarão áreas de interesse comum, realizarão estudos, programas e obras, formularão entendimentos operativos ou instrumentos jurídicos para: a) facilitar a assistência à navegação; b) utilização racional do recurso água pela regularização dos cursos e seu aproveitamento múltiplo e equitativo [...].

No caso tratado neste artigo, temos que o aparente imbróglio concorrencial existente entre as posições dissonantes de Argentina e Uruguai sobre a dragagem do canal do Porto de Montevidéu pode ser resolvido sob duas perspectivas, complementares e respaldadas no Tratado do Prata e Tratado de Assunção: uma que garante o direito dos dois países em buscar alternativas que melhor se encaixem às suas necessidades comerciais e concorrenciais e outra que exige consenso e regulamentação específica em assuntos de interesse regional, no caso, o direito de uso sobre o Rio da Prata.

22 VILELA, Ana. O Tratado da Bacia do Prata. *Revista de Informação Legislativa*, Brasília: Senado Federal, a. 21, n. 81, 1984. Disponível em: <https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/186298/000406291.pdf?sequence=5&isAllowed=y#:~:text=O%20Tratado%20da%20Bacia%20do,sistema%20hidro%2D%20gr%C3%A1fico%2C%20que%20se>. Acesso em: 19 jul. 2021.

Segundo Frazão²³, “em um mundo cuja dinâmica interna tem a instabilidade como fator intrínseco, somente se pode inserir algo semelhante à estabilidade a partir da intervenção externa do Estado”, que precisa encontrar mecanismos para controlar o poder econômico e “possibilitar a competição pelo mérito”. Ainda segundo a autora, no cenário concorrencial, há a necessidade de instituições que atuem como “disjuntores”, para interromper a incoerência do livre mercado. Sendo certo que a dragagem do canal do Porto de Montevideu ultrapassa o interesse da Argentina e Uruguai, repercutindo em todos os signatários do Tratado do Prata, logo de interesse regional, surge o Mercosul como a instituição mais adequada para mediar o impasse instalado.

Por fim, vale salientar que a preexistência de normas para resolução de controvérsias sobre o tema não substitui a consciência coletiva dos membros envolvidos de que os assuntos regionais não são desdobramentos de visões políticas nacionais, mas peça integrante e necessária à manutenção do pacto de integração firmado no Tratado de Assunção.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em um mercado cada vez mais competitivo, a indústria *shipping* transcende fronteiras e mostra uma acirrada disputa concorrencial em todos os seus segmentos, o que, na ótica deste trabalho, envolveu compreender as consequências que a competição interportos pode trazer às relações diplomáticas bilaterais entre Estados, ainda que possuam relações consolidadas em acordos como o do Rio da Prata entre Argentina e Uruguai.

Independente de discutir questões internas dos países vizinhos, ligadas a objetivos de natureza comercial e estratégica, não deve ser esquecida a importância dos fóruns regionais para tratar problemas complexos e que demandam uma negociação sensata que atinja um consenso comunitário, uma vez que os interesses individuais do Estados e/ou das lideranças políticas internas não deveriam condicionar a prevalência interesse regional. Citemos aqui que a Bacia do Prata, gerida por Argentina e Uruguai, é determinante na economia dos demais membros do Bloco, a exemplo do Paraguai, país mediterrâneo e principal atingido nas oscilações hídricas e econômicas da região.

Após anos de desconfiança mútua na América do Sul, o século passado foi testemunha da construção de uma consciência regional que fez surgir

23 FRAZÃO, Ana. *Direito da concorrência: pressupostos e perspectivas*. São Paulo: Saraiva, 2017.

o Mercosul e o avanço comercial dos Estados em bloco. Nesse sentido, conformar as possíveis vantagens competitivas de cada *stakeholder* com o desenvolvimento regional pode ser a chave para uma resolução mais assertiva para o imbróglío.

REFERÊNCIAS

ARCE, Oscar M. Los Costos en el Rio de la Plata. La rectificacón del Canal Magdalena. *Boletim del Centro Naval 848*, maio/ago. 2018. Disponível em: <https://centronaval.org.ar/boletin/BCN848/848-ARCE.pdf>. Acesso em: 19 jul. 2021.

BRASIL. Planalto. Decreto nº 350, de 21 de novembro de 1991. Promulga o Tratado para a constituição de um Mercado Comum entre a República Argentina, a República Federativa do Brasil, a República do Paraguai e a República Oriental do Uruguai (Tratado Mercosul). Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/d0350.htm. Acesso em: 19 jul. 2021.

COSTOS Elevados del puerto de Montevideo desvían cargas em contenedores al puerto de Río Grande. *Boletim Informativo Marítimo*, 02.02.2021. Disponível em: <https://bimaritimo.com/cargas-en-contenedores-al-puerto-de-rio-grande/>. Acesso em: 19 jul. 2021.

_____. Decreto nº 1.901, de 9 de maio de 1996. Promulga o Protocolo Adicional ao Tratado de Assunção sobre a Estrutura Institucional do Mercosul (Protocolo de Ouro Preto), de 17 de dezembro de 1994. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d1901.htm. Acesso em: 19 jul. 2021.

DE OLIVEIRA, J. R. Áreas de Fricção na América do Sul e seus reflexos na segurança e harmonia do subcontinente. *A Defesa Nacional*, n. 731, 6 jul. 2020.

DORATIOTO, Francisco. *O Brasil no Rio da Prata (1822-1994)*. Funag. 2. ed. Brasília, 2014. Disponível em: http://funag.gov.br/loja/download/1089-O_Brasil_no_Rio_da_Prata.pdf. Acesso em: 10 jul. 2021.

ESCUDE, Carlos; CISNEROS, Andrés. *Historia general de las relaciones exteriores de la República Argentina*. Buenos Aires: Grupo Editor Latinoamericano, t. XIV, 1999.

FRAZÃO, Ana. *Direito da concorrência: pressupostos e perspectivas*. São Paulo: Saraiva, 2017.

LA DIARIA. Gobierno argentino reclama por dragado del puerto de Montevideo y asegura que no autorizó a que sea a 14 metros. Disponível em: <https://ladiaria.com.uy/politica/articulo/2021/3/gobierno-argentino-reclama-por-dragado-del-puerto-de-montevideo-y-asegura-que-no-autorizo-a-que-sea-a-14-metros/>. Acesso em: 6 ago. 2021.

PARLAMENTO MERCOSUL. Parlamentar Karlen solicita informações sobre as obras de aprofundamento do canal de acesso ao Porto de Montevideú. Acessível em: <https://www.parlamentomercosur.org/innovaportal/v/15602/2/parlasur/parla->

mentar-karlen-solicita-informac%C3%B5es-sobre-as-obras-de-aprofundamento-do-canal-de-acesso-ao-porto-de-montevideu.html.

PLANIFICACIÓN PORTUÁRIA: una herramienta no utilizada en Uruguay. *Boletim Informativo Marítimo*, 11.01.2021. Disponível em: <https://bimaritimo.com/planificacion-portuaria-una-herramienta-no-utilizada-en-uruguay/>. Acesso em: 19 jul. 2021.

PIZZOLO, Calogero. Mercosur: algunos problemas estructurales que obstaculizan su desarrollo. *Revista Derecho y Economía de La Integración*, n. 4, 37-55, oct./dec. 2017.

¿QUIÉN pagará el dragado a 14 m del Canal Montevideo? *Boletim Informativo Marítimo*, 02.01.2021. Disponível em: <https://bimaritimo.com/quien-pagara-el-dragado-a-14-m-del-canal-montevideo/>. Acesso em: 19 jul. 2021.

TRATADO do Rio da Prata e sua Frente Marítima (TRPFM). Disponível em: <http://ctmfm.org/sitio/documentos-basicos/tratado-rio-de-la-plata-frente-maritimo/>. Acesso em: 12 jul. 2021.

VILELA, Ana. O Tratado da Bacia do Prata. *Revista de Informação Legislativa*, Brasília: Senado Federal, a. 21, n. 81, 1984. Disponível em: <https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/186298/000406291.pdf?sequence=5&isAllowed=y#:~:text=O%20Tratado%20da%20Bacia%20do,sistema%20hidro%2D%20gr%C3%A1fico%2C%20que%20se>. Acesso em: 19 jul. 2021.

WILSON SONS realiza primera operación com carga frigorífica de Uruguay en Tecon Rio Grande. Portal Portuário. 16.09.2020. Disponível em: <https://portalportuario.cl/wilson-sons-realiza-primera-operacion-con-carga-frigorifica-de-uruguay-en-tecon-rio-grande/>. Acesso em: 19 jul. 2021.

Boa-Fé e Implicações da Prática de Mercado: Desafios da Sobre-Estadia de Contêineres

MARCEL NICOLAU STIVALETTI¹

Bacharel em Direito, Advogado, Sócio e Coordenador no Núcleo de Direito Marítimo e Portuário na Advocacia Ruy de Mello Miller em Santos/SP, com experiência no ramo, Membro da Comissão de Direito Marítimo da OAB/SP.

ANA CAROLINA BARBOSA KIRITSCHENKO²

Advogada. Mestranda (LLM) no programa “Law and Digital Technologies” pela Universidade de Leiden. Possui Cursos em Proteção de Dados, Direito e Tecnologia pela FGV.

RESUMO: O trabalho objetiva discutir a abusividade da cobrança de *demurrage*, decorrente de prática comum no mercado, partindo do pressuposto fático da atitude do armador, que condiciona a devolução do contêiner ao pagamento antecipado. A conduta do armador, que impede a devolução e, por consequência, o exaurimento da relação obrigacional, resulta na elevação da sobre-estadia de contêiner. O presente artigo, sob tal aspecto, traz as repercussões do expediente adotado pelo armador sob o enfoque da Antaq.

PALAVRAS-CHAVE: Sobre-estadia; abusividade; Direito Marítimo; contêiner; Antaq.

SUMÁRIO: Introdução; 1 *Demurrage* e prática de mercado: uma análise fática; 1.1 Teoria do abuso de direito: violação às normativas da Antaq; 2 Do ilícito comprovado e a abusividade nos preços de sobre-estadia; 3 Da boa-fé objetiva e do *Duty to Mitigate the Loss*; Considerações finais; Referências.

INTRODUÇÃO

O propósito deste artigo é descortinar prática indevida adotada pelo armador, no sentido de condicionar a devolução dos contêineres ao pagamento da sobre-estadia, imputando ao contratante demasiado ônus, contrariando a própria prática de mercado.

É sabido que no País existe divergência a respeito da natureza jurídica da *demurrage*, fato esse que será explorado, apresentando as duas teses que estão em voga no cenário jurídico pátrio – indenização pré-fixada e cláusula penal – e que, por vezes, causa empecilhos na pacificação jurisprudencial e doutrinária.

1 E-mail: marcel@miller.adv.br. Currículo Lattes: <http://lattes.cnpq.br/5790777485990270>.

2 E-mail: anacarolinabarbosa@miller.adv.br. Currículo Lattes: <http://lattes.cnpq.br/8547273888319454>.

Além disso, utiliza-se deste para debater a importância da boa-fé nas tratativas, à luz do Código Civil brasileiro e das normativas da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), agência regulatória responsável pelo setor marítimo e portuário, a fim de analisar e ponderar as práticas devidas de logística, sem contrariar a lógica de mercado que rege os costumes e princípios do Direito Marítimo.

1 DEMURRAGE E PRÁTICA DE MERCADO: UMA ANÁLISE FÁTICA

Estribamo-nos nos ensinamentos do exímio maritimista J. C. Sampaio de Lacerda³ para resgatar a origem do instituto, que teve o seu nascedouro com vistas a salvaguardar a estadia (e sobre-estadia) de navios. Após, o conceito foi ampliado para o uso do contêiner: a utilização do equipamento, além do lapso estabelecido (*free time*), enseja valores diários a título de sobre-estadia.

Ao regular a relação derivada da tomada do cofre de carga, a Resolução Normativa nº 18, de 21 de dezembro de 2017, da Antaq determinou:

Art. 2º Para os efeitos desta Norma são estabelecidas as seguintes definições:

[...]

XX – sobre-estadia de contêiner: valor devido ao transportador marítimo, ao proprietário do contêiner ou ao agente transitário pelos dias que ultrapassarem o prazo acordado de livre estadia do contêiner para o embarque ou para a sua devolução;

[...].

Conforme disposto anteriormente, enquanto proposta de discussão fática para o desenvolvimento deste trabalho, algumas vezes o contêiner já está disponível, mas o armador cria óbices, condicionando a devolução à imposição do pagamento ou agendamento de pagamento, fato em que o contratante – dito usuário do equipamento – vê-se diante de duas situações: ou paga o preço entendido como devido pelo armador ou não logra devolver o contêiner e incorre em mais sobre-estadias.

Importa ponderar que essa atitude, quando imposta por grandes empresas, em razão de seu poderio econômico, não deve prosperar, devido à configuração incompatível e coativa dessa prática. A formalização da devo-

3 LACERDA, José C. Sampaio de. *Curso de direito privado da navegação*. 2. ed. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, v. I, 1974. p. 189/191.

lução dos contêineres é atitude competente ao armador, portanto, a sua não efetivação é instrumento de coação para obtenção do pagamento. Destarte, a relação usuário x armador é claramente contaminada pelo ato ilícito ora em análise, e a cobrança da forma como imposta é deveras abusiva, impondo valores aviltantes, mormente por derivar da conduta faltosa do armador.

Ressalte-se, ainda, ser fato que o armador se vale de sua própria prática para aumentar os dias de *demurrage*, em vista de perceber ainda mais. O expediente em voga é incontroverso, estando devidamente caracterizadas as faltas cometidas em detrimento das disposições regulatórias da Agência Nacional de Transportes Aquaviários, conforme será debatido a seguir.

1.1 TEORIA DO ABUSO DE DIREITO: VIOLAÇÃO ÀS NORMATIVAS DA ANTAQ

Outrossim, diante da hipótese em debate, importa considerar que, ao proceder dessa forma, o armador age de maneira ilegítima, incorrendo na chamada teoria do abuso de direito. É incontestado o direito de cobrar a sobre-estadia do contêiner após o período de *free time*; entretanto, o armador não pode se valer de sua posição para maquiar e impedir a formalização da devolução.

Aponte-se que “o fundamento ético da teoria pode, pois, assentar em que a lei não deve permitir que alguém se sirva de seu direito exclusivamente para causar dano a outrem”⁴. Ou seja, ao abusar do direito de cobrar a outra parte, o armador visa obter maior vantagem patrimonial quando da imposição do pagamento da sobre-estadia para validade da devolução. Fato é que a sobre-estadia apenas será cobrada após a entrega dos contêineres, sendo essa a prática comum de mercado, validada pelos usos e costumes do Direito Marítimo, realidade em que o armador incorre no art. 187 do Código Civil brasileiro, ao dispor que “também comete ato ilícito o titular de um direito que, ao exercê-lo, excede manifestamente os limites impostos pelo seu fim econômico ou social, pela boa-fé ou pelos bons costumes”.

Ora, imagine um cenário em que a parte usuária do contêiner tenta inúmeras vezes realizar a devolução do equipamento, uma vez que o armador se recusa, insistindo na prática incomum de cobrar o pagamento antecipadamente. Fato é que a mudança da prática de mercado afeta a logística comum das empresas negociantes, portanto, nesse caso, estar-se-á diante de

4 OLIVEIRA, Dinalva Souza de. Natureza jurídica do abuso de direito à luz do Código Civil de 2002. Disponível em: <https://ambitojuridico.com.br/cadernos/direito-civil/natureza-juridica-do-abuso-de-direito-a-luz-do-codigo-civil-de-2-002/>. Acesso em: 20 jul. 2021.

um desvio produtivo do tempo⁵, denominado “novos danos”⁶, situação essa que faria útil, inclusive, a verificação do dano moral sofrido pela usuária do equipamento. No entanto, faz-se importante ponderar que, apesar de a Súmula nº 227 do Superior Tribunal de Justiça imputar dano moral à pessoa jurídica, não se busca, necessariamente, a reparação dos danos, mas apenas a imposição do comportamento comum de cobrança de *demurrage*, visto que a associação de valor negativo às empresas irá gerar, consequentemente, perdas patrimoniais, porquanto outros segmentos da logística marítima optarão por não contratar com aquela.

Destarte, diante deste cenário, a Antaq determinou a certo armador, por meio da Resolução nº 7.574/2020, “que se abstenha de exigir o pagamento de sobre-estadias de contêineres antes das devoluções dos equipamentos”, no sentido de impedir práticas que criem meros entraves aos usuários. Ou seja, o ente regulador chancela ser ilegítima a armadilha criada na tentativa de assegurar valores, por muitas vezes cobrados à revelia do que determina a Resolução Normativa nº 18/2017 da Agência Nacional de Transporte Aquaviário.

O âmago dessa abusividade, que acomete aqueles que firmam relações obrigacionais com o armador, deve ser desnudado, porquanto a inversão da prática comum de mercado revela o potencial de aumento das obrigações de pagamento antecipado, restringindo a entrega de contêineres, o que somente prejudica os participantes dessa logística. Aliás, a ação do armador se adequa ao que a doutrina civilista denomina “*nemo potest venire contra factum proprium*”, na medida em que não é lícito vir contra o próprio ato, para dele se beneficiar.

Nesse sentido, transcreve-se⁷:

A expressão *venire contra factum proprium* poderia ser vertida para o vernáculo em tradução que se apresentaria em algo do tipo “vir contra seus próprios atos” ou “comportar-se contra seus próprios atos”, pode ser apontada, em uma primeira aproximação, como sendo abrangente das hipóteses *nas quais uma mesma pessoa, em momentos distintos, adota dois comportamen-*

5 “A perda do tempo útil pode, de fato, gerar dano moral ou patrimonial, desde que haja efetivamente dano injusto, tendo-se por irrazoável a subtração de tempo imposta pelo agente à vítima. [...] no mais das vezes, configura-se dano moral, tendo em vista a lesão causada à liberdade da parte.” (TEPEDINO, Gustavo; TERRA, Aline de Miranda Valverde; GUEDES, Gisela Sampaio da Cruz. *Fundamentos do direito civil: responsabilidade civil*. 2. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2021. p. 71)

6 Vide a obra TEPEDINO, Gustavo; TERRA, Aline de Miranda Valverde; GUEDES, Gisela Sampaio da Cruz. *Fundamentos do direito civil: responsabilidade civil*, p. 71.

7 Aldemiro Rezende Dantas Junior *apud* PRETEL, Mariana Pretel e. O princípio constitucional da vedação do comportamento contraditório. *Revista Jus Navigandi*, Teresina, ano 14, n. 2140, 11 maio 2009.

tos, sendo que o segundo deles surpreende o outro sujeito, por ser completamente diferente daquilo que se poderia razoavelmente esperar, em virtude do primeiro. (g.n.)

E também de Ruy Rosado de Aguiar⁸: “Havendo real contradição entre dois comportamentos, significando o segundo quebra injustificada da confiança gerada pela prática do primeiro, em prejuízo da contraparte, não é admissível dar eficácia à conduta posterior”.

Nessa mesma toada se encontra a jurisprudência do STJ⁹:

[...]

12. Deveras, o princípio da confiança decorre da cláusula geral de boa-fé objetiva, dever geral de lealdade e confiança recíproca entre as partes, sendo certo que o ordenamento jurídico prevê, implicitamente, deveres de conduta a serem obrigatoriamente observados por ambas as partes da relação obrigacional, os quais se traduzem na ordem genérica de cooperação, proteção e informação mútuos, tutelando-se a dignidade do devedor e o crédito do titular ativo, sem prejuízo da solidariedade que deve existir entre ambos.

13. Assim é que o titular do direito subjetivo que se desvia do sentido teleológico (finalidade ou função social) da norma que lhe ampara (excedendo aos limites do razoável) e, após ter produzido em outrem uma determinada expectativa, contradiz seu próprio comportamento, incorre em abuso de direito encartado na máxima *nemo potest venire contra factum proprium*. [...].

A caracterização desse preceito reside justamente no primeiro *factum proprium*, representado pela recusa dos contêineres mediante o “agendamento do pagamento”, contrariado pelo segundo ato, de se beneficiar pelo aumento dos dias e valores de sobre-estadia.

Por fim, não há que se falar que tal prática tem amparo contratual, tampouco legal, posto que os famigerados e coativos “termos de devolução” fazem surgir a obrigação de devolução, que só é exigível após a entrega das unidades de carga. Diante desse *modus operandi* arquitetado pelo armador, é pertinente sublinhar, outrossim, a mácula aos preceitos erigidos pela Resolução nº 18/2017:

Art. 5º Os transportadores marítimos e os agentes intermediários devem abster-se de práticas lesivas à ordem econômica por meio de atos sob qualquer forma manifestados, independentemente de culpa, que tenham por objeto

8 STJ, REsp 95539/SP, 4ª Turma, Rel. Min. Ruy Rosado de Aguiar, J. 03.09.1996.

9 STJ, REsp 1143216/RS, 1ª Seção, Rel. Min. Luiz Fux, J. 24.03.2010, DJe 09.04.2010.

ou possam produzir os efeitos, ainda que não alcançados, de limitar, falsear ou de qualquer forma prejudicar a livre concorrência ou a livre iniciativa, aumentar arbitrariamente os lucros, ou exercer de forma abusiva posição dominante.

O comportamento adotado pelo armador fere o estabelecido pela Antaq no diploma legal que se tornou um marco para a regulação do transporte marítimo, cabendo, portanto, à Agência Reguladora, por meio dos processos sancionadores, promover a subsunção da prática infracional dos armadores à resolução supracitada.

2 DO ILÍCITO COMPROVADO E A ABUSIVIDADE NOS PREÇOS DE SOBRE-ESTADIA

Diante do ilícito reconhecido, conforme exposto anteriormente, esse não pode servir de supedâneo para legitimar a cobrança do armador contra o usuário dos equipamentos. É necessário que se fixe, em face do cenário debatido antes, que as devoluções dos cofres não podem ser concluídas, dada a prática ilegal e abusiva do armador. Apesar de o armador acreditar agir dentro de seu direito – qual seja, cobrar a sobre-estadia –, a Antaq pacificou entendimento de que a sobre-estadia de contêiner está no escopo regulatório; nada mais apropriado ao tratar-se de equipamento que é parte integrante do navio e, portanto, inerente ao transporte por disposição legal (art. 24 da Lei nº 9.611/1998).

Pode-se afirmar que o armador se vale da relação de transporte para lucrar às expensas dos tomadores dos contêineres, sendo que a Antaq já reconheceu o ilícito dos desdobramentos praticados. Porém, no Direito brasileiro não existe fundamento legal específico para a sobre-estadia de contêiner, utilizando-se, de forma análoga, a cobrança de sobre-estadia de navio (art. 591 do Código Comercial).

Sendo assim, para discutir-se a abusividade da sobre-estadia, importa informar que a natureza jurídica da sobre-estadia de contêineres é objeto controverso, considerando que existem duas correntes de pensamento sobre o tema.

A primeira afirma que o instituto teria natureza indenizatória pré-fixada, pois institui uma obrigação de pagamento ao transportador, caso as unidades de carga não sejam devolvidas dentro do período livre, independentemente de culpa, indenizando-o de eventuais perdas e danos que possa sofrer por não utilizar o contêiner em outros transportes.

Nesse sentido:

Sobreestadia (*demurrage*) é a indenização paga pelo afretador num fretamento por viagem, pelo tempo que exceder das estadias nas operações de carga e descarga de um navio, conforme estiver estipulado na carta-partida. Mesmo que paga imediatamente, a sobre-estadia não pode se prolongar indefinidamente, sendo em geral também fixado um prazo máximo para ela. Diz-se que um navio entra em sobre-estadia ou sobredemora (*demurrage* em inglês e *surestarie* em francês) quando o tempo utilizado para as operações de carregamento ou descarga for superior ao tempo concedido no contrato para a estadia do navio. Por outras palavras, a sobre-estadia consiste no excesso de dias utilizados nas operações de carregamento e descarga em relação aos dias concedidos para estadia.¹⁰

Já a segunda tese defende tratar-se de cláusula penal, uma vez que o Direito pátrio não recepcionou o entendimento da indenização pré-fixada (*liquidated damages*), importada da *common law*. Assim, preceitua-se que a sobre-estadia é “multa diária devida pelo exportador ou importador por ultrapassar o tempo concedido para o embarque ou desembarque da carga, ou pelo vencimento do prazo concedido para devolução de container ao armador”¹¹.

Em face do debate doutrinário que existe sobre a natureza jurídica da sobre-estadia, atente-se ao fato de que sua principal consequência jaz nos valores a serem praticados, uma vez que, enquanto na primeira corrente não há um limite ao montante a ser cobrado, para a cláusula penal, o Código Civil determina, no art. 412, que “o valor da cominação imposta na cláusula penal não pode exceder o da obrigação principal”.

Sendo assim, Caminha Gomes dispõe, em sua obra, que “Raoul Calinvaux, em *Carver’s carriage by sea*, diz que *demurrage* é a multa que o afretador deve pagar ao armador”¹², ou seja, provinda do Direito romano, com a função precípua de punir o inadimplente¹³:

A cláusula penal, também chamada pena convencional, é o pacto acessório pelo qual as partes de um contrato fixam, de antemão, o valor das perdas e

10 GILBERTONI, Carla Adriana Comitre. *Teoria e prática do direito marítimo*. 2. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2005. p. 196.

11 COIMBRA, Delfim Bouças. *O conhecimento de carga no transporte marítimo*. 3. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2004. p. 15.

12 MIRANDA, Edson Antonio. Estudo sobre o *demurrage* e as operações com contêineres. *Revista do Instituto dos Advogados de São Paulo*, Revista dos Tribunais, ano 2, n. 4, p. 124, 1999.

13 TEPEDINO, Gustavo; SCHREIBER, Anderson. *Fundamentos do direito civil: obrigações*. 2. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2021. p. 390.

danos que por acaso se verifiquem em consequência da inexecução culposa de obrigação. Admite-se, entretanto, que para exigir o pagamento da multa, não precisa o credor alegar prejuízo. Sua função é pré-liquidar danos. [...] Conquanto se destine a facilitar a liquidação das perdas e danos, não precisa o credor alegar prejuízo para exigir a pena estipulada. Provada a culpa do devedor, presume-se. Se a obrigação se tornar inexecutível sem culpa sua, resolvida será, *ipso facto*, a cláusula penal.¹⁴

Portanto, seguindo o magistério de Orlando Gomes, temos que a cobrança de sobre-estadia se caracteriza como cláusula penal não só pela sua óbvia função de compelir o usuário a devolver a unidade de carga durante o prazo de estadia, mas também pelo cálculo baseado em um eventual dano, cuja materialidade não será comprovada, hipótese contrária que caracterizaria a natureza jurídica indenizatória, além de esse ser o único instrumento que regula as indenizações por perdas e danos pré-fixadas contratualmente.

Em verdade, o próprio instituto da cláusula penal possui, por vezes, pobre interpretação, notadamente acerca do que dispõe António Pinto Monteiro *apud* Gustavo Tepedino: “A resposta a vários problemas de disciplina jurídica exige que se diferencie, claramente, uma cláusula penal com escopo coercitivo ou compulsório de uma cláusula penal com a finalidade de prefixar o montante da indenização”¹⁵, vez que

o Código Civil de 2002, inovando em relação à codificação anterior, ressaltou, em seu art. 416, parágrafo único, a possibilidade de as próprias partes pactuarem que a cláusula penal funcionará como mínimo da reparação, autorizando a indenização suplementar [...] hipótese na qual a cláusula penal passa a funcionar como patamar mínimo de indenização, podendo o credor provar que os danos sofridos em decorrência do inadimplemento superam o montante afixado. Inexistindo tal pacto, a cláusula penal figura como via única ao credor.¹⁶

Não obstante,

a previsão de pagamento pela sobreestadia ou demurrage tem efeito e natureza de cláusula penal, cuja inserção, no contrato de transporte de mercadoria, é, perfeitamente, válida e legal, e tem como objetivo determinar uma prévia avaliação das perdas e danos, e, também, evitar o descumprimento da obrigação relativa ao prazo de devolução do contêiner. Emerge, daí, em

14 GOMES, Orlando. *Obrigações*. 17. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2008. p. 190-192.

15 TEPEDINO, Gustavo; SCHREIBER, Anderson. *Fundamentos do direito civil: obrigações*, p. 391.

16 *Idem*, p. 397.

observância aos estritos termos do contrato, a obrigação da empresa-importadora, a empresa-ré, de pagamento pelo período que excedeu ao prazo de livre estadia concedido pela empresa autora, no contrato de transporte, sem a necessidade de prova do efetivo prejuízo. Não é demais ressaltar que havendo regra expressa acerca do pagamento pela sobrestadia ou demurrage, pelo princípio do *pacta sunt servanda*, que rege as relações contratuais, a empresa-autora e a empresa-ré devem respeitar, exatamente, aquilo que foi combinado, não cabendo ao julgador intervir, se tal não fere a legislação em vigor, na manifestação livre da vontade das partes.¹⁷

Ao se reconhecer a natureza de cláusula penal, advém a consequência inarredável do instituto, qual seja, a limitação da sua imposição à obrigação principal. Logo, jamais a cobrança pela sobre-estadia, inegavelmente acessória, poderia suplantar o principal, ou seja, o valor do frete ou do próprio contêiner.

Aponte-se, ainda, oportuna reflexão do texto da Resolução Normativa nº 18/2017 da Antaq:

Art. 3º Os transportadores marítimos de longo curso e cabotagem e os agentes intermediários devem observar permanentemente, no que couber, as seguintes condições para a prestação do serviço adequado:

[...]

VII – *modicidade, caracterizada pela adoção de preços, fretes, taxas e sobretaxas em bases justas, transparentes e não discriminatórias e que reflitam o equilíbrio entre os custos da prestação dos serviços e os benefícios oferecidos aos usuários, permitindo o melhoramento e a expansão dos serviços, além da remuneração adequada;*

Art. 8º São direitos básicos do usuário, sem prejuízo de outros estabelecidos em legislação específica e no contrato:

I – receber serviço adequado com observância dos padrões de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, pontualidade e *modicidade*;

[...]. (g.n.)

A abusividade dos valores praticados torna-se evidente, também, com a recusa e imposição de condições ilegais do armador em receber os con-

17 TJSP, Apelação Cível nº 9139600201999826, 13ª Câmara de Direito Privado, Relª Desª Zélia Maria Antunes Alves.

têineres e, por conseguinte, findar a contagem da *demurrage*, de modo a aumentar seus ganhos com o atraso na entrega das unidades de carga.

3 DA BOA-FÉ OBJETIVA E DO *DUTY TO MITIGATE THE LOSS*

Ad argumentandum tantum, resta patente o vilipêndio ao princípio da boa-fé objetiva, consagrado no art. 422 do Código Civil. Não se olvida, ainda, que os armadores, ao agirem de tal maneira, como debatido anteriormente, incorrem em ato ilícito, nos termos dos arts. 186 e 187 do Código Civil, ao perpetuar uma prática sabidamente reprovada pela Agência Nacional de Transporte Aquaviário.

Inobstante, também deve incidir sobre o caso em tela a teoria do *duty to mitigate the loss*, que, importado do direito comparado, segundo a doutrina, “encontra seu fundamento, no direito brasileiro, no princípio da boa-fé objetiva”¹⁸, reiterando o já alegado antes. Desse modo, a recusa da entrega dos contêineres apenas faz aumentar o valor a ser cobrado a título de sobre-estadia sobre eles, prática essa que não apenas vai de encontro ao Enunciado nº 169, proferido durante a III Jornada de Direito Civil do Conselho da Justiça Federal, como à própria jurisprudência uníssona do STJ¹⁹, que consagrou a teoria, como se faz perceber:

DIREITO CIVIL – CONTRATOS – BOA-FÉ OBJETIVA – STANDARD ÉTICO-JURÍDICO – OBSERVÂNCIA PELAS PARTES CONTRATANTES – DEVERES ANEXOS – *DUTY TO MITIGATE THE LOSS* – DEVER DE MITIGAR O PRÓPRIO PREJUÍZO – INÉRCIA DO CREDOR – AGRAVAMENTO DO DANO – INADIMPLEMENTO CONTRATUAL – RECURSO IMPROVIDO

1. *Boa-fé objetiva. Standard ético-jurídico. Observância pelos contratantes em todas as fases. Condutas pautadas pela proibidade, cooperação e lealdade.*

2. *Relações obrigacionais. Atuação das partes. Preservação dos direitos dos contratantes na consecução dos fins. Impossibilidade de violação aos preceitos éticos insertos no ordenamento jurídico.*

3. *Preceito decorrente da boa-fé objetiva. Duty to mitigate the loss: o dever de mitigar o próprio prejuízo. Os contratantes devem tomar as medidas necessárias e possíveis para que o dano não seja agravado. A parte a que a perda aproveita não pode permanecer deliberadamente inerte diante do*

18 TEPEDINO, Gustavo; SCHREIBER, Anderson. *Fundamentos do direito civil: obrigações*, p. 49.

19 STJ, REsp 758.518/PR, 3ª Turma, Rel. Min. Vasco Della Giustina (Desembargador Convocado do TJRS), J. 17.06.2010, REPDJe 01.07.2010, DJe 28.06.2010.

dano. Agravamento do prejuízo, em razão da inércia do credor. Infringência aos deveres de cooperação e lealdade.

4. Lição da doutrinadora Véra Maria Jacob de Fradera. Descuido com o dever de mitigar o prejuízo sofrido. O fato de ter deixado o devedor na posse do imóvel por quase 7 (sete) anos, sem que este cumprisse com o seu dever contratual (pagamento das prestações relativas ao contrato de compra e venda), evidencia a ausência de zelo com o patrimônio do credor, com o conseqüente agravamento significativo das perdas, uma vez que a realização mais célere dos atos de defesa possessória diminuiriam a extensão do dano.

5. Violação ao princípio da boa-fé objetiva. Caracterização de inadimplemento contratual a justificar a penalidade imposta pela Corte originária (exclusão de um ano de ressarcimento).

6. Recurso improvido. (g.n.)

Atente-se, ainda, em face dos contratantes na relação do uso de contêineres, para a natureza do Termo de Compromisso de Devolução de Contêiner (TCDC), que manifestamente assume caráter de contrato de adesão.

Segundo Raymond Saleille, doutrinador que cunhou o termo “contrato de adesão”, *“Il y a la prédominance exclusive d'une seule volonté, agissant comme volonté unilatérale, qui dicte sa loi, non plus à un individu, mais à une collectivité indéterminée”*²⁰.

Destaca-se, assim, que no TCDC deve-se observar o disposto na legislação do Código de Defesa do Consumidor, quanto às práticas abusivas (art. 39), às cláusulas abusivas (art. 51) e ao contrato de adesão (art. 54). De tal forma, não restam dúvidas quanto à natureza do TCDC, o qual é imposto ao talante do armador, sem qualquer poder de barganha pelos usuários de seus serviços; não há qualquer manifestação de vontade por parte destes, sendo que a abusividade dos valores praticados a título de sobre-estadia não apenas se torna patente ante a ausência de critérios para sua fixação, mas também quando se observa a cadeia completa de transporte.

Já os usos e costumes ou práticas negociais, como modelos prescritivos de integração e interpretação, tem o seu reconhecimento associado à boa-fé objetiva, e devem ser observados independentemente de lacuna legislativa. Dito em outros termos, não se constituem em fonte autônoma de direito, mas

20 “Há a predominância exclusiva de apenas uma vontade, atuando como uma vontade unilateral, que dita sua lei, não mais à um indivíduo, mas à uma coletividade indeterminada.” (tradução livre) (SALEILLES, Raymond. *De la déclaration de volonté*. 1. ed. Paris: F. Pichon, 1901. p. 229)

expediente de interpretação e integração dos atos de autonomia privada a partir do princípio da boa-fé objetiva.²¹

Destarte, importa falar que o tomador do contêiner, por vezes, sequer tem controle em escolher com qual armador contratar o serviço de transporte para, ainda que hipoteticamente, escolher as cláusulas que melhor lhe favorecessem. Em suma, hodiernamente, o usuário não manifesta sua vontade ou qualquer poder de barganha, sendo-lhe aplicadas as sanções de um contrato em que sequer tomou parte nas negociações.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A sobre-estadia de contêineres é assunto controverso na logística marítima e portuária, longe de ser pacificado. Porém, os *players* concordam que é de extrema importância a continuidade do debate acerca de sua natureza jurídica, tal como os desafios e as perspectivas que cercam esse instituto.

A tese da natureza de cláusula penal da *demurrage* deve ter impacto, sobretudo, sob o viés da modicidade e limitação dos valores praticados, urgindo firme reflexão e imposições mais rígidas da Antaq, a fim de que não perpetue uma cultura de cobranças abusivas.

Assim, destaca-se a importância de discutir a boa-fé nos negócios entre as partes, considerando, ainda, a prática muitas vezes abusiva da cobrança de *demurrage*, em especial a ilicitude do armador consubstanciada no ato de prolongar a devolução dos equipamentos e auferir maiores lucros.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Recurso Especial nº 95539/SP. Relator: Ruy Rosado de Aguiar. Brasília, 3 de setembro de 1996. Disponível em: https://scon.stj.jus.br/SCON/GetInteiroTeorDoAcordao?num_registro=199600304165&dt_publicacao=14/10/1996.

_____. Superior Tribunal de Justiça. Embargos de Declaração no Recurso Especial nº 1143216/RS. Relator: Luiz Fux. Brasília, 9 de agosto de 2010. Disponível em: https://scon.stj.jus.br/SCON/GetInteiroTeorDoAcordao?num_registro=200901060750&dt_publicacao=25/08/2010.

_____. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. Apelação Cível com Revisão nº 9139600-20.1999.8.26.0000 (905.952-7). Relatora: Zélia Maria Antunes Alves.

21 TEPEDINO, Gustavo; SCHREIBER, Anderson. *Fundamentos do direito civil: obrigações*, p. 50-51.

São Paulo, 4 de maio de 2011. Disponível em: <https://esaj.tjsp.jus.br/cjsg/getArquivo.do?cdAcordao=5102979&cdForo=0>.

_____. Superior Tribunal de Justiça. Recurso Especial nº 758518/PR.

Relator: Vasco Della Giustina (Desembargador Convocado do TJRS).

Brasília, 17 de junho de 2010. Disponível em: https://scon.stj.jus.br/SCON/GetInteiroTeorDoAcordao?num_registro=200500967754&dt_publicacao=01/07/2010.

COIMBRA, Delfim Bouças. *O conhecimento de carga no transporte marítimo*. 3. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2004.

GILBERTONI, Carla Adriana Comitre. *Teoria e prática do direito marítimo*. 2. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2005.

GOMES, Orlando. *Obrigações*. 17. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2008.

LACERDA, José. C. Sampaio de. *Curso de direito privado da navegação*. 2. ed. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, v. I, 1974.

MIRANDA, Edson Antonio. Estudo sobre o *demurrage* e as operações com contêineres. *Revista do Instituto dos Advogados de São Paulo*, Revista dos Tribunais, ano 2, n. 4, 1999.

OLIVEIRA, Dinalva Souza de. Natureza jurídica do abuso de direito à luz do Código Civil de 2002. Disponível em: <https://ambitojuridico.com.br/cadernos/direito-civil/natureza-juridica-do-abuso-de-direito-a-luz-do-codigo-civil-de-2-002/>.

PRETEL, Mariana Pretel e. O princípio constitucional da vedação do comportamento contraditório. *Revista Jus Navigandi*, Teresina, ano 14, n. 2140, 11 maio 2009.

SALEILLES, Raymond. *De la déclaration de volonté*. 1. ed. Paris: F. Pichon, 1901.

TEPEDINO, Gustavo; SCHREIBER, Anderson. *Fundamentos do direito civil: obrigações*. 2. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2021.

_____; TERRA, Aline de Miranda Valverde; GUEDES, Gisela Sampaio da Cruz. *Fundamentos do direito civil: responsabilidade civil*. 2. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2021.

Direito Aduaneiro: Principais Medidas em Tempos de Covid-19

CAMILLA BEYERSDORFF LUCCHIARI¹

Graduada em Direito pela Unicuritiba, Pós-Graduada em Direito Internacional Aplicado pela Ebradi, Pós-Graduada em Direito Aduaneiro pelo Unicuritiba e Direito Constitucional pela Faculdade Estácio de Sá, Advogada no Escritório de Advocacia Martarello Advogados & Associados em Itajaí/SC.

DANIEL FELIPE DE OLIVEIRA HILÁRIO²

Graduado em Direito pela Universidade Federal de Minas Gerais, Pós-Graduando em Privacidade e Proteção de Dados pela Escola Superior da Magistratura Federal do Estado do Paraná, Advogado no Escritório de Advocacia Cassel Ruzzarin Santos Rodrigues Advogados em Belo Horizonte/MG.

RESUMO: O presente artigo tem por objetivo indicar as principais ações tomadas pela Organização Mundial de Aduanas (OMA) durante a pandemia da Covid-19 para manter a circulação de mercadorias e cadeias de fornecimento de bens essenciais ao enfrentamento da citada moléstia. Para tanto, buscamos as premissas básicas de tal situação, vez que diversos atos normativos foram expedidos, em momento anterior, dado o aumento de desastres naturais e a necessidade de se prevenir seus nefastos efeitos sobre o comércio internacional, representado pela circulação de bens e pelo fornecimento de insumos e serviços. Por fim, indicamos as medidas tomadas pelo Brasil durante a atual pandemia.

PALAVRAS-CHAVE: Direito Aduaneiro; Organização Mundial de Aduanas; pandemia; Covid-19; comércio internacional.

ABSTRACT: This article aims to indicate the main actions taken by the World Customs Organization (WCO) during the Covid-19 Pandemic, in order to maintain the circulation of goods and the supply chains of essentials and to fight the aforementioned disease. Therefore, we sought the basic premises of the situation, since several normative acts were issued earlier, given the increase in natural disasters, and the need to prevent their nefarious effects on international trade, represented by the circulation of goods and supplies, and of inputs and services. In the end, we indicate the measures taken by Brazil during the current pandemic.

KEYWORDS: Customs Law; World Customs Organization; pandemic; Covid-19; international trade.

SUMÁRIO: Introdução; 1 Premissas para o enfrentamento de desastres naturais; 2 O papel da OMA na atual pandemia da Covid-19; 3 Providências adotadas pelo Brasil; Considerações finais; Referências.

1 *E-mail:* camillalucchiari.adv@gmail.com. ID Lattes: 0229382215768795.

2 *E-mail:* dfhilario@gmail.com. ID Lattes: 2570540996662373.

INTRODUÇÃO

O Direito, como toda área de conhecimento e aplicação, não pode ser estanque. E nessa necessidade de constante evolução se insere o Direito Aduaneiro e, sobretudo, as aduanas, as quais, nos dizeres do Professor Ricardo Xavier Basaldúa³, tem como função essencial: *“Ejercer el control sobre las mercaderías que se importan o se exportan, es decir, un control que se realiza fundamentalmente em las fronteras nacionales sobre el tráfico internacional de mercaderías”*.

Por isso, ante tão importante função, a Organização Mundial de Aduanas (OMA) passou a tomar providências em seu âmbito, e, conjuntamente com outras Organizações, para minimizar riscos e manter a continuidade da cadeia de fornecimento de bens e serviços, sobretudo aqueles considerados essenciais para o enfrentamento da pandemia da Covid-19, declarada pela Organização Mundial de Saúde (OMS) em março de 2020.

Porém, muitas das medidas adotadas não são novas, mas advindas de orientações anteriormente firmadas, justamente para mitigar situações como a atual, de uma pandemia, ou de um desastre natural. São as premissas-base para enfrentamento e mitigação de desastres naturais que veremos a seguir.

1 PREMISSAS PARA O ENFRENTAMENTO DE DESASTRES NATURAIS

Como dito anteriormente, muitas das medidas adotadas pela OMA não são, especificamente, novas. São fruto de um esforço pregresso, ante o aumento do número de desastres naturais que passaram a ocorrer no mundo.

Assim, em 2011, foi aprovada a Resolução da Organização Mundial de Aduanas para o Papel das Aduanas na Mitigação de Desastres Naturais⁴. Nela, foram lançadas bases para o enfrentamento, não somente de desastres naturais, mas quaisquer emergências que necessitassem de uma resposta rápida do organismo internacional em questão.

Naquele momento, duas foram as motivações da OMA: o aumento de desastres nacionais, que afetavam populações inteiras, requerendo ajuda

3 BASALDÚA, Ricardo Xavier. La Aduana: Concepto Y Funciones Esenciales Y Contingentes. *Revista de Estudios Aduaneros*, Buenos Aires, v. 18. p. 37-54, 2007.

4 BRUXELAS. Resolução da Organização Mundial de Aduanas para o Papel das Aduanas na Mitigação de Desastres Naturais. Conselho de Cooperação Aduaneira, Bruxelas, [2011]. Disponível em: www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/conventions/kyoto-convention/revise-kyoto-convention/body_gen-annex-and-specific-annexes.pdf?la=en. Acesso em: 14 jun. 2021.

humanitária internacional, e a decisão da própria Organização de desenvolver uma estratégia de aprimoramento do papel das aduanas na mitigação de tais desastres.

Com essas motivações, desejava-se facilitar a entrada, a saída e o trânsito de pessoal e seus materiais, de forma a realizar a rápida assistência de vítimas e aumentar a velocidade de liberação das remessas de socorro para ajuda humanitária nas fronteiras, de forma que o auxílio chegue às vítimas a tempo e modo.

Para tanto, o Secretariado reconheceu a necessidade da facilitação de circulação de produtos e insumos, sem comprometer os apropriados padrões de controle aduaneiro (adotando-se os princípios de gerenciamento de risco); a necessidade de reforçar parcerias com outras organizações nacionais, ONGs e setor privado, essenciais no papel de gerenciamento das emergências humanitárias; a necessidade de capacitar membros e parceiros da OMA para ajudar na prevenção de desastres naturais; a importância de ter corpos nacionais competentes para gerenciar situações de desastres naturais; e a importância de se manter um fluxo aberto e contínuo de informações em tempos de crise.

Por isso, resolveu-se que, em caso de desastres naturais, os membros da OMA seriam convidados a implementar as medidas contidas no Capítulo 5 do anexo específico J da Convenção de Quioto Revisada (liberação de remessas de socorro) e, caso necessário, assinar o modelo de Acordo de Facilitação Aduaneira da ONU (presente no apêndice do citado Capítulo 5); planejar, no interesse de uma preparação apropriada, todos os procedimentos aduaneiros aplicáveis à liberação de remessas de socorro, incorporando-os à legislação nacional ou aos regulamentos, sempre que possível; realizar diagnósticos sobre procedimentos indicados para as Alfândegas no processamento de ajuda humanitária e simular exercícios para testar o nível de preparação e a capacidade de gerenciar emergências; desenvolver e implementar um plano de treinamento para o *staff* das Alfândegas; gerenciar as fronteiras de forma eficiente, simplificada e de maneira coordenada para o manejo da liberação de remessas de socorros, de pessoal de ajuda e seus bens; revisar e atualizar tratativas de assistência administrativa, mútuas e bilaterais entre administrações alfandegárias; informar ao secretariado sobre as medidas implementadas.

Ao Secretariado da OMA foram indicadas providências, como: compilar um inventário de ferramentas e instrumentos úteis; organizar, junto com o Escritório das Nações Unidas para Coordenação de Assuntos Hu-

manitários e a Federação da Cruz Vermelha e do Crescente Vermelho, seminários regionais para promover o uso das citadas ferramentas e receber *feedbacks* dos membros; estudar até que ponto os princípios da *Scale Agile Framework* (Safe) poderiam se provar relevantes para facilitar os procedimentos de liberação das remessas de socorro; verificar, junto ao Grupo *Ad Hoc* de Aduanas Globalmente Interligadas, como a troca de informações previstas pela estrutura de trabalho do grupo poderia facilitar a entrada, a saída e o trânsito de remessas de socorro, pessoal de auxílio e materiais; criar um sítio eletrônico público, contendo os instrumentos relevantes e existentes e *links* úteis (ainda, o citado sítio deve conter um fórum para facilitar a comunicação efetiva e troca de experiências entre membros, junto ao mecanismo para fácil identificação de pessoas junto à Administração das aduanas); publicar e alertar as administrações alfandegárias para aumentar a vigilância nas fronteiras em relação a artefatos culturais que podem ser traficados e exportados ilegalmente; providenciar capacitação para assistir os membros, sobretudo na implementação da resolução; e reportar, periodicamente, ao Comitê Técnico Permanente sobre a implementação das medidas direcionadas ao Secretariado.

Ao Comitê Técnico Permanente restou a tarefa de monitorar a implementação da resolução, após as reuniões da OMA em junho de 2011.

O mencionado Capítulo 5 do Anexo Específico J da Comissão de Quioto Revisada (Bruxelas, 1999) trata, justamente, da liberação das remessas de auxílio humanitário, definindo-as como:

- Bens, incluindo veículos e outros meios de transporte, comida, medicamentos, roupas, cobertores, tendas, casas pré-fabricadas, purificadores e itens para armazenar água, e outros bens de primeira necessidade, encaminhados como auxílio às pessoas afetadas pelos desastres; e
- Todo equipamento, veículo e outros meios de transporte, animais especialmente treinados, provisões, suprimentos, equipamentos pessoais e outros bens para as equipes de resgate e mitigação de desastres para que possam realizar seu trabalho e para dar suporte a elas para sobreviver e trabalhar no território atingido, durante sua missão.

Vale mencionar, também, o Anexo B.9 da Convenção em Admissão Temporária (Istambul, 1990), que trata especificamente da importação de bens para propósitos humanitários. Nele, há as seguintes definições:

- a) o termo “bens importados para propósitos humanitários” significa: equipamentos médicos, cirúrgicos, laboratoriais e remessas de socorro;
- b) o termo “remessas de socorro” significa: todos os bens, como veículos e outros meios de transporte, cobertores, tendas, casas pré-fabricadas ou outros bens de primeira necessidade, enviados como ajuda para as pessoas afetadas por desastres naturais e catástrofes similares.

Como se vê, as providências para os casos de desastres naturais (aí incluídas as pandemias) datam de momento anterior ao surto da Covid-19 e, dada essa prevenção, várias políticas emergenciais puderam ser adotadas, como veremos a seguir.

2 O PAPEL DA OMA NA ATUAL PANDEMIA DA COVID-19

Com base na resolução indicada *supra*, aprovada em 2011, a OMA tomou uma série de medidas para mitigar os efeitos da pandemia da Covid-19 na circulação de mercadorias e pessoas. Como se pode ver do sítio eletrônico da Organização⁵, há área dedicada ao enfrentamento, com informação compilada sobre instrumentos, ferramentas, iniciativas e bases de dados, que podem ser utilizados nos esforços para tratar dos diversos desafios enfrentados por seus membros e pelas partes interessadas mundo afora.

Naquilo que toca à distribuição de vacinas, a OMA providenciou sítio eletrônico próprio⁶, em que disponibilizou a resolução do Conselho de Cooperação Aduaneira sobre o Papel das Alfândegas na Facilitação da Circulação Transfronteiriça de Medicamentos e Vacinas de Importância Crucial⁷, e em que convidou os membros participantes a:

- 1) Efetuar o desalfandegamento de medicamentos e vacinas que se revistam de uma importância crucial na exportação, em trânsito e na importação, prioritariamente em instalações adequadas,

5 WORLDCUSTOMSORGANIZATION. Covid-19–WCO Updates, 2021. Página Inicial. Disponível em: <http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/activities-and-programmes/natural-disaster/coronavirus.aspx>. Acesso em: 14 jun. 2021.

6 WORLDCUSTOMSORGANIZATION. Covid-19 vaccines distribution across borders, 2021. Página Inicial. Disponível em: <http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/activities-and-programmes/natural-disaster/covid19--vaccines-distribution.aspx>. Acesso em: 14 jun. 2021.

7 BRUXELAS. Resolução do Conselho de Cooperação Aduaneira sobre o Papel das Alfândegas na Facilitação da Circulação Transfronteiriça de Medicamentos e Vacinas de Importância Crucial. Conselho de Cooperação Aduaneira, Bruxelas, [2020]. Disponível em: http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/pt/pdf/about-us/legal-instruments/resolutions/wco-covid-19-resolution_pt.pdf?la=en. Acesso em: 14 jun. 2021.

- a fim de evitar eventuais variações prejudiciais de temperatura provocadas por atrasos;
- 2) Fornecer mecanismos para a identificação das remessas de medicamentos e vacinas durante a importação e a exportação, bem como dos documentos de importação e de exportação;
 - 3) Prever procedimentos especiais para os operadores acreditados/reconhecidos da cadeia logística, incluindo os produtores de vacinas contra a Covid-19;
 - 4) Aplicar um controle baseado nos riscos e efetuar verificações das remessas declaradas como medicamentos e vacinas unicamente em circunstâncias excepcionais e apenas num momento apropriado e em instalações adequadas;
 - 5) Sempre que uma verificação seja considerada necessária, realizar, tanto quanto possível, uma inspeção não-intrusiva;
 - 6) Assegurar que as inspeções realizadas por outras autoridades públicas e pelas alfândegas sejam coordenadas e, se possível, realizadas simultaneamente;
 - 7) Implementar medidas, como as contidas na Convenção Aduaneira relativa aos Contêineres, 1972, no que se refere ao tratamento aduaneiro de contêineres (incluindo os especializados) utilizados para o transporte de medicamentos e vacinas cruciais numa determinada situação;
 - 8) Implementar medidas, como as contidas na Recomendação do Conselho de Cooperação Aduaneira de junho de 2013, no que se refere às formalidades aduaneiras relativas aos dispositivos de segurança dos contêineres no âmbito da importação temporária, relativas ao tratamento de dispositivos (registradores de dados) nos contêineres utilizados para a expedição de vacinas, a fim de supervisionar o estado das vacinas ou de assegurar o rastreio;
 - 9) Empenhar-se em trabalhar em conjunto para facilitar o comércio internacional e coordenar as reações, a fim de evitar ingerências desnecessárias no tráfico e no comércio internacional de medicamentos relativos à Covid-19. As medidas de emergência de proteção da saúde deverão ser orientadas, proporcionais, transparentes e temporárias;

- 10) Tomar as medidas adequadas para impedir que as organizações criminosas explorem a situação e fazer face à ameaça que representam os produtos ilícitos sob a forma de medicamentos e vacinas perigosos, de qualidade medíocre e falsificados.

Além disso, determinou-se ao Secretariado que:

- 13) No âmbito dos trabalhos da OMA nos domínios da facilitação do comércio, da luta contra a fraude e da assistência em caso de catástrofe, tomar todas as medidas e disposições necessárias para desenvolver e aplicar um Plano de Ação Covid-19 e quaisquer outras medidas necessárias para permitir aos Membros reagir à pandemia de Covid-19 de forma dinâmica e eficaz;
- 14) Continuar a cooperar com a OMC, a OACI, a Associação Internacional dos Transportes Aéreos (IATA) e outras organizações internacionais relevantes e partes interessadas da cadeia de aprovisionamento, a fim de assegurar que sejam facultadas aos membros da OMA, informações e orientações adequadas no que se refere a cadeias logísticas complexas relativas a vacinas e o tratamento aduaneiro de medicamentos e vacinas de importância crucial bem como de mercadorias e dispositivos utilizados para a sua expedição e transporte;
- 15) Trabalhar com as organizações internacionais pertinentes e os membros da OMA para desenvolver orientações destinadas a facilitar a circulação transfronteiriça de medicamentos e vacinas de importância crucial; incluindo, mas não se limitando a salientar, a atual classificação no SH dos medicamentos e vacinas de importância crucial e, se necessário, do material médico associado necessário para sua fabricação, distribuição e utilização, bem como quaisquer orientações disponíveis para contribuir para a detecção de vacinas contrafeitas ou de baixa qualidade e para a recolha das práticas e informações pertinentes dos membros.

Ainda, indicou ao Comitê Técnico Permanente e ao Comitê de Luta Contra a Fraude a acompanhar a aplicação da resolução aprovada após a sessão do Conselho no mês de dezembro de 2020.

No que toca à distribuição de vacinas, disponibilizou, em conjunto com a OMS, a chamada Referência de classificação SH para vacinas e res-

pectivos materiais e equipamentos⁸. Trata-se da harmonização da classificação dos produtos necessários para garantir a vacinação nos Países-membros.

Em março de 2021, por sua vez, foi publicada a segunda edição da Nota do Secretariado da OMA sobre o papel das Aduanas na facilitação e segurança da movimentação, entre fronteiras, de suprimentos médicos e vacinas em situação crítica⁹.

Tal tem como objetivo coordenar essa movimentação com outras agências governamentais e outras partes interessadas; apresentar as medidas para priorizar e facilitar a liberação de suprimentos médicos e vacinas para situações críticas; apresentar medidas relacionadas ao tratamento alfandegário e manuseio de contêineres especializados, mecanismos e bens usados para a distribuição de suprimentos médicos e vacinas para situações críticas; apresentar medidas para controle de suprimentos médicos e vacinas para situações críticas; e o papel das Aduanas em relação a medidas comerciais introduzidas por governos.

Mas não foram somente esses os materiais e as informações disponibilizados. Também há comunicações essenciais da OMA para os membros, como, por exemplo, a nota do Secretariado para as aduanas, com recomendações para mitigar os efeitos da pandemia da Covid-19. São elas:

- 1) Facilitação da circulação, entre fronteiras, de suprimentos essenciais e de socorro: coordenar e cooperar com outras agências governamentais, com o objetivo de aumentar a velocidade na liberação de bens de socorro; priorizar a liberação de remessas de socorro, com base em uma lista de itens essenciais; liberar remessas de socorro com prioridade; providenciar a apresentação de uma declaração simplificada de mercadorias, ou de uma declaração incompleta ou provisória; providenciar o pré-processamento da declaração de bens, e liberação de bens no momento da chegada; manter gerenciamento de riscos e realizar inspeções em bens de socorro somente em caso de risco alto. Garantir que as inspeções por outras agências governamentais

8 BRUXELAS. Referência de Classificação SH para vacinas e respectivos materiais e equipamentos. Conselho de Cooperação Aduaneira, Bruxelas, [2020]. Disponível em: <http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/pt/pdf/topics/facilitation/covid-19-list-for-vaccines/hs-classification-reference-vaccines-portuguese.pdf?la=en>. Acesso em: 14 jun. 2021.

9 BRUXELAS. Nota do Secretariado da OMA sobre o papel das Aduanas na facilitação e segurança da movimentação, entre fronteiras, de suprimentos médicos e vacinas em situação crítica. Conselho de Cooperação Aduaneira, Bruxelas, [2021]. Disponível em: http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/activities-and-programmes/natural-disaster/covid_19_vaccine/secretariat-note-vaccines_en.pdf?la=en. Acesso em: 14 jun. 2021.

e inspeções alfandegárias sejam coordenadas e, se possível, realizadas ao mesmo tempo; defender ou dar suporte à renúncia ou suspensão de taxas e impostos de importação, para itens de socorro;

- 2) Dar suporte à economia e sustentar a continuidade da cadeia de fornecimento: montar times de crise para assegurar a performance global das tarefas aduaneiras; tomar medidas para garantir a disponibilidade de pessoal a longo prazo; operar o sistema de liberação alfandegária de forma ininterrupta; criar um *helpdesk* para resolver problemas enfrentados por importadores/exportadores; defender a sustentação de continuidade da cadeia de fornecimento de ponta a ponta, incluindo a suave e desimpedida circulação interna de bens; providenciar o gerenciamento de riscos para manter inspeções físicas o mínimo necessário, a para aumentar a velocidade das liberações alfandegárias; otimizar os equipamentos de inspeção não-intrusiva; designar faixas prioritárias para transporte fretado, e introduzir medidas de garantia para a continuidade da cadeia de fornecimento; facilitar a continuidade do transporte por rodovias, incluindo bens em trânsito, em casos em que o motorista dos meios de transporte tiver sintomas de Covid-19; remover restrições em contêineres; introduzir a medidas de redução de impostos, como o aumento de prazos para seu pagamento, pagamento de forma parcelada, e devolução de impostos, com foco especial nas pequenas e médias empresas; permitir a flexibilização e extensão das certificações OEA durante a pandemia, mantendo um mecanismo apropriado de monitoramento; renunciar a penalidades por atrasos devido à chegada em atraso de documentos comerciais e países exportadores; introduzir medidas facilitadoras no que concerne a requerimentos de apresentação de documentos originais ou de autenticação de certos documentos; providenciar maiores facilidades para os portadores de carnês de Admissão Temporária, quando os bens importados, temporariamente, não puderem ser reexportados, devido ao estado de emergência;
- 3) Proteção de pessoal: providenciar equipamentos de proteção para as equipes, como máscaras, luvas, sanitizantes etc.; estabelecer uma linha de emergência para questionamento das equipes sobre medidas preventivas e reportar sintomas de Covid-19;

providenciar medidas de distanciamento social; habilitar tele-trabalho onde e quando possível; incentivar o uso de serviços eletrônicos em procedimentos aduaneiros; reduzir a inspeção física somente para as remessas que o gerenciamento de riscos identificar como de risco alto.

Em conjunto com a OMS, a OMA preparou uma Lista Especial de Substâncias Farmacêuticas que poderiam auxiliar no combate à Covid-19, a chamada INN List 124 Covid-19¹⁰ (*International Nonproprietary Names for Pharmaceutical Substances – INN*). Tal lista tem como objetivo facilitar o comércio e a circulação de tais substâncias, harmonizando sua classificação. Também em conjunto com a OMS foram disponibilizadas listagens¹¹¹² de referência de classificação, da OMA, para equipamento médico e para medicamentos prioritários para as Alfândegas durante a pandemia da Covid-19.

Cabe indicar que, para além dos anexos específicos das convenções, o Secretariado da OMA preparou nota explicativa para o estabelecimento e a utilização de lista de bens essenciais durante um desastre. Nela, destacou-se que uma lista de bens essenciais pode:

- a) clarificar aos atores internacionais assistentes, sobre as necessidades do país afetado pelo desastre. Ainda, pode contribuir para evitar doações bilaterais não solicitadas, que, geralmente, causam problemas como bloqueio de espaços de armazenamento, custos de armazenamento e interrupção da cadeia de fornecimento de auxílio humanitário;
- b) servir como ferramenta para priorizar a liberação alfandegária de itens na lista e dar a eles tratamento facilitado, como a liberação fora de horário comercial ou longe dos escritórios da alfândega. A priorização pode ser feita com base nos códigos do sistema harmonizado (HS) dos bens, baseado em códigos alfandegários

10 BRUXELAS. Lista INN 124 Covid-19 (Edição Especial). Conselho de Cooperação Aduaneira, Bruxelas, [2020]. Disponível em: http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/nomenclature/covid_19/inn-list-124-covid-19-special-edition-english.pdf?la=en. Acesso em: 14 jun. 2021.

11 BRUXELAS. Referência de Classificação da OMA para equipamento médico Covid-19, Edição 3.01. Conselho de Cooperação Aduaneira, Bruxelas, [2020]. Disponível em: http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/pt/pdf/topics/nomenclature/covid_19/hs-classification-reference_edition-3_pt.pdf?la=en. Acesso em: 14 jun. 2021.

12 BRUXELAS. Lista de Medicamentos prioritários para as alfândegas durante a pandemia de Covid-19. Conselho de Cooperação Aduaneira, Bruxelas, [2020]. Disponível em: http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/pt/pdf/topics/nomenclature/covid_19/prioritization-medicines-list-during-covid_19_v9_pt.pdf?la=en. Acesso em: 14 jun. 2021.

de procedimento, ou com base em organizações certificadas para importar bens. Após a elaboração da lista pelo governo, é recomendável que a administração alfandegária a complementa com a informação das tarifas alfandegárias aplicáveis a cada item;

- c) servir de base para decisões de renúncia de impostos de importação, taxas e de proibições ou restrições econômicas relacionadas aos bens da lista;
- d) servir para combinar quaisquer dos propósitos acima.

Mais uma vez, como feito na Resolução do ano de 2011, indicou o significado de remessas de socorro, conforme definido pelo Capítulo 5, Anexo Específico J, da Convenção de Quioto Revisada. Somado a isso, recomendou o uso da lista de provisões relevantes, presentes no Ato Modelo em Mitigação de Desastres¹³ (2013), lançado pela Federação Internacional das Sociedades da Cruz Vermelha e do Crescente Vermelho em conjunto com o Escritório das Nações Unidas para a Coordenação de Assuntos Humanitários e com a União Interparlamentar (IPU).

No caso desta última, indicou que a lista de bens, equipamentos e serviços requeridos deve ter consonância com o desastre, com certas características do país atingido (clima, cultura local, religião e estrutura da economia), e capacidades domésticas de resposta.

Recomendou, também, a análise de fatores globais, que podem afetar e aumentar o número de itens considerados essenciais, indo além das remessas de socorro convencionais. Nesse sentido, é necessário que as administrações das Alfândegas adaptem as medidas para identificação e facilitação de bens a que, normalmente, não se dá prioridade em emergências.

Por fim, indicou outros materiais de referência, como as já citadas referências de classificação da OMA para equipamento médico Covid-19 e lista de medicamentos prioritários para as Alfândegas durante a pandemia da Covid-19, bem como dois documentos da OMS, quais sejam: o paco-

13 GENEBRA. Ato modelo em mitigação de desastres. Federação Internacional das Sociedades da Cruz Vermelha e do Crescente Vermelho, Genebra, [2013]. Disponível em: <https://www.ifrc.org/en/what-we-do/idrl/model-act-on-idrl/>. Acesso em: 14 jun. 2021.

te de *comodities* e doenças do novo coronavírus¹⁴ e o Guia Técnico da Covid-19: Planejamento de Recursos Essenciais¹⁵.

Como se pode ver, o papel da OMA tem sido mais técnico e logístico, no sentido de orientar as administrações alfandegárias de seus membros e facilitar a circulação de bens e mercadorias essenciais neste momento da pandemia da Covid-19.

3 PROVIDÊNCIAS ADOTADAS PELO BRASIL

As medidas tomadas pelo Brasil, no que toca ao Direito Aduaneiro durante a pandemia da Covid-19, até o presente momento, de acordo com o sítio eletrônico da OMA, foram as seguintes:

- 1) Informação: foi disponibilizado sítio eletrônico dedicado à Alfândega e Receita Federal – <https://receita.economia.gov.br/covid-19/covid-19/>;
- 2) Saúde e prevenção: orientação para a Administração Pública Federal em medidas preventivas, como restrições de viagem, áreas de risco, uso de documentos digitais ao invés de papel e teletrabalho; realização de Pronunciamento Governamental sobre a transmissão comunitária (20.03.2020);
- 3) Gerenciamento: pronunciamento governamental sobre Emergência Nacional Importante em Saúde Pública, devido ao surto do novo coronavírus; implantação de um Centro Operacional Nacional de Emergências em Saúde Pública (COE-nCOV) com competências para planejar, organizar, coordenar e controlar as medidas a serem tomadas; aprovação, pelo congresso de lei para fazer face à emergência de saúde pública decorrente da Covid-19; implantação de Comitê de Crise para fiscalização e monitoramento dos impactos do Covid-19 (a nível presidencial); interrupção de aulas presenciais e adoção de aulas online; Implantação de Comissão Parlamentar para monitorar a situação fiscal das medidas de enfrentamento ao surto do coronavírus; mudança nos procedimentos de compras públicas para faciliti-

14 GENEBRA. Pacote de *comodities* de doenças do novo coronavírus. Organização Mundial da Saúde, Genebra, [2020]. Disponível em: [https://www.who.int/publications/i/item/disease-commodity-package---novel-coronavirus-\(ncov\)](https://www.who.int/publications/i/item/disease-commodity-package---novel-coronavirus-(ncov)). Acesso em: 14 jun. 2021.

15 GENEBRA. Guia Técnico da Covid-19: Planejamento de Recursos Essenciais. Organização Mundial da Saúde, Genebra, [2020]. Disponível em: <https://www.who.int/emergencies/diseases/novel-coronavirus-2019/technical-guidance/covid-19-critical-items>. Acesso em: 14 jun. 2021.

tar e agilizar os processos; decreto que institui serviços públicos considerados essenciais para o enfrentamento do surto;

- 4) Alfândega: regulamento que prescreve a liberação antecipada de mercadorias antes da inspeção e liberação, de acordo com a Referência de Classificação HS da OMA; implementação de Licença Especial para Exportação de Mercadorias para Combater o Surto do Coronavírus; implementação de autorização prévia para exportação de cloroquina e hidroxiclороquina como matérias-primas, produtos semimanufaturados ou manufaturados; priorização a destinação das mercadorias apreendidas, de acordo com a Referência de Classificação HS da OMA; monitoramento diário do desembarço de mercadorias para combater o surto de vírus, de acordo com a Referência de Classificação HS da OMA; redistribuição da carga de trabalho em remessas postais e expressas, devido à redução de entrada e saída de encomendas; produção de cursos *online* em matéria aduaneira, por motivo de licenças e aposentadorias de funcionários aduaneiros; redução de taxas e impostos para a importação de mercadorias para combater o surto do vírus, de acordo com a Referência de Classificação HS da OMA; orientação a todos os despachantes aduaneiros sobre a necessidade de uso dos EPI (equipamentos de proteção individual) necessários: luvas, óculos, máscaras etc.; implementação de um Centro Operacional Aduaneiro de Gestão de Crises, competente para fiscalizar, acompanhar e orientar os processos aduaneiros;
- 5) Economia: crédito adicional para os Ministérios da Educação e da Defesa; crédito Adicional para Estados e Municípios; facilitação de crédito para instituições bancárias; redução de impostos e taxas; prazo de até 12 meses para reembolso de passagens aéreas.

No que tange aos regimes aduaneiros especiais, tivemos a prorrogação, em caráter excepcional, do *drawback* (suspensão e isenção), dada a dificuldade para conclusão de operações dentro dos prazos previstos nos atos concessórios. Tal prorrogação foi concedida pela Lei nº 14.060/2020, que previu:

Art. 1º Esta Lei prorroga os prazos de suspensão de pagamentos de tributos previstos nos atos concessórios do regime especial de *drawback* que tenham sido prorrogados por 1 (um) ano pela autoridade fiscal e que tenham termo em 2020, bem como altera a Lei nº 11.945, de 4 de junho de 2009.

Art. 2º Os prazos de isenção e de suspensão do pagamento de tributos previstos nos atos concessórios do regime especial de drawback de que tratam, respectivamente, o art. 31 da Lei nº 12.350, de 20 de dezembro de 2010, e o art. 12 da Lei nº 11.945, de 4 de junho de 2009, que tenham sido prorrogados por 1 (um) ano pela autoridade fiscal e que tenham termo em 2020 poderão ser prorrogados, em caráter excepcional, por mais 1 (um) ano, contado da data do respectivo termo.

Para o ano de 2021, no entanto, ainda não houve prorrogação do citado regime, restando pendente a apreciação do PL 1.232/2021¹⁶, de autoria do Deputado Federal Lucas Redecker. Atualmente, tal PL aguarda apreciação na Comissão de Finanças e Tributação da Câmara dos Deputados.

Foi elaborada, também, a chamada “Lista Covid”, com o objetivo de incrementar a oferta de medicamentos e seus insumos destinados a combater a pandemia, além de equipamentos e materiais de uso hospitalar, como os utilizados para diagnósticos e testes de detecção do vírus, respiradores artificiais e máscaras de proteção, além das vacinas contra a Covid, oxigênio hospitalar, entre outros.

Tal listagem, na verdade, se trata da Resolução Camex nº 17/2020, cuja publicação foi amparada pelo art. 50, alínea *d*, do Tratado de Montevideu de 1980, por meio do qual reduziu-se, temporariamente, a zero a alíquota de Imposto de Importação de produtos que podem facilitar o combate à pandemia da Covid-19. Entre os produtos, encontram-se medicamentos e princípios ativos; equipamentos médico-hospitalares; insumos para fabricação de equipamentos médico-hospitalares; álcool em gel e insumo para fabricação de álcool em gel; aventais médicos, máscaras e luvas; componente de câmeras de medição térmica; equipamentos para diagnósticos e testes de detecção do vírus; e equipamentos para auxílio respiratório e produtos para limpeza e higienização.

A sua construção, a sua manutenção e os seus ajustes advêm da cooperação entre a SE-Camex, o Ministério da Saúde, a Receita Federal e outras secretarias do Ministério da Economia, que trabalharam de forma coordenada para compor a lista, tendo por base produtos recomendados tanto por organismos internacionais, como a Organização Mundial da Saúde, quanto por órgãos e entidades nacionais, como a Anvisa e o Conselho Nacional

16 BRASÍLIA. Projeto de Lei nº 1.232/2021. Brasília/DF, Deputado Lucas Redecker. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/propostas-legislativas/2276614>. Acesso em: 14 jun. 2021.

das Secretarias Municipais de Saúde, além dos solicitados por associações e empresas.

A citada resolução, cuja vigência termina dia 31 de dezembro de 2021, recebeu diversas atualizações e contempla mais de 600 produtos, o que contribui para aumentar sua disponibilidade e reduzir custos para a aquisição pelo SUS e, ainda, pelos cidadãos brasileiros.

Ademais, muitos produtos médico-hospitalares necessitam de Licença de Importação da Anvisa, o que leva a uma maior demora no processo de introdução no Brasil. Nesse sentido, a Anvisa editou uma série de resoluções com o intuito de agilizar e simplificar a obtenção de registros e autorizações necessárias à importação dos bens destinados a Covid-19.

Por exemplo: a Resolução RDC Anvisa nº 348/2020 define critérios extraordinários e temporários para tratamento de petições de registro de medicamentos, produtos biológicos e produtos para diagnóstico *in vitro* e mudança pós-registro de medicamentos e produtos biológicos em virtude da emergência de saúde pública internacional decorrente do novo coronavírus:

a) Importação de EPI:

As máscaras de proteção, máscaras cirúrgicas, toucas de proteção, capas descartáveis, material hospitalar descartável, protetores de pés (propé), de falso tecido, classificadas na posição NCM 6307.90.10, assim como as máscaras faciais de uso único de tecidos, classificadas na posição NCM 6307.90.90, não necessitam de licenciamento.

A importação de máscaras cirúrgicas, respiradores particulados N95, PFF2 ou equivalentes, óculos de proteção, protetores faciais (*face shield*), vestimentas hospitalares descartáveis (aventais/capotes impermeáveis e não impermeáveis), gorros e propés, válvulas, circuitos e conexões respiratórias para uso em serviços de saúde enquadradas em posições NCM sujeitas a licenciamento, por força do disposto no § 2º do art. 2º da RDC Anvisa nº 356/2020, incluído pela Resolução Anvisa RDC nº 379/2020, passaram a ter a licença de importação (LI) deferida automaticamente. Isto é, nesses casos deve ser registrada uma LI que será automaticamente deferida pelo sistema, sem qualquer análise da Anvisa. Neste caso a LI pode ser requerida após o embarque das mercadorias no exterior. Para essas importações não será exigida autorização de funcionamento emitida pela Anvisa, entretanto a importadora deve garantir a procedência, a qualidade, segurança e eficácia dos produtos importados.

b) Importação de *kits* para detecção do Covid-19:

A RDC Anvisa nº 356/2020 prevê a aquisição de forma temporária e excepcional de alguns equipamentos e dispositivos médicos para o enfrentamento da Covid-19, incluindo-se ventiladores pulmonares e produtos para diagnóstico *in vitro* de coronavírus, dentre outros. Neste caso, admite-se a importação desses produtos desde que estejam regularizados e comercializados em jurisdição membro do International Medical Device Regulators Forum (IMDRF) e podem ser importados e comercializados, caso não esteja disponível para o comércio dispositivo semelhante regularizado na Anvisa, conforme RDC Anvisa nº 356/2020.

Por outro lado, foram tomadas medidas, como: a implementação, pela Secex, de exigência de “licença especial de exportação de produtos para o combate da Covid-19”, com o propósito de evitar o desabastecimento do mercado interno de itens primordiais para o enfrentamento da crise sanitária; a publicação, também pela Secex, das Portarias nºs 25/2020 e 40/2020, que dispensaram requisitos como a apuração de produção nacional para as importações de ventiladores pulmonares, monitores de sinais vitais, bombas de infusão, equipamentos de oximetria, capnógrafos e macas para o transporte de pacientes, na condição de “usados”, durante o período de Emergência em Saúde Pública de Importância Nacional em decorrência da infecção humana pelo novo coronavírus, conforme declarada na Portaria MS nº 188, de 3 de fevereiro de 2020.

Ainda, tomou-se providências no sentido de suspender, por interesse público, os direitos antidumping aplicados às importações brasileiras de tubos de plástico para coleta de sangue a vácuo e seringas descartáveis.

Com relação aos Certificados de Origem, o art. 19-B da Instrução Normativa SRF nº 680/2006 apresenta que, quando este for obrigatório, há a permissão de sua apresentação posterior. Nessas hipóteses, o Certificado de Origem poderá ser apresentado no prazo de até 60 (sessenta) dias, contado da data do registro da DI, mediante anexação digital ao dossiê vinculado à Declaração de Importação, desde que cumpridas algumas regras constantes da Instrução Normativa.

Por fim, foram publicados outros atos normativos decorrentes da pandemia, entre os quais citamos:

- a) Portaria Secex nº 21/2020, que dispõe sobre as notificações e comunicações às partes interessadas, permitindo o uso do meio eletrônico;

- b) Instrução Normativa nº 1/2020, que trata das adaptações necessárias aos procedimentos das investigações de defesa comercial e das avaliações de interesse público conduzidas pela SDCOM.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

No presente artigo, pudemos confirmar que medidas aduaneiras para o enfrentamento de desastres naturais não são novas; pelo contrário, como qualquer bom aplicador do Direito, é necessário se prevenir, de antemão, para situações excepcionais, como a atual pandemia da Covid-19.

Além disso, passamos pelas exaustivas medidas tomadas pela Organização Mundial das Aduanas que visam orientar seus membros, bem como facilitar a circulação de bens e serviços essenciais ao enfrentamento da atual pandemia. Salientamos que tais orientações, de cunho técnico e logístico, provavelmente não serão as últimas publicadas.

Adiante, explicitamos as medidas tomadas pelo Brasil, visando facilitar a aquisição de insumos necessários ao combate ao vírus Sars-Cov-2, bem como evitar a exportação de bens considerados essenciais, para evitar o desabastecimento do mercado interno. Mais: adotaram-se medidas para facilitar o crédito para certos setores considerados, pelo governo atual, como essenciais para a manutenção da cadeia de fornecimento. Por fim, perpassamos os atos normativos expedidos, como, por exemplo, a Lei nº 14.060/2020, que prorrogou o regime de *drawback* por 1 (um) ano.

REFERÊNCIAS

BASALDÚA, Ricardo Xavier. La Aduana: Concepto Y Funciones Esenciales Y Contingentes. *Revista de Estudios Aduaneros*, Buenos Aires, v. 18. p. 37-54, 2007.

BRASÍLIA. Projeto de Lei nº 1.232/2021. Brasília/DF, Deputado Lucas Redecker. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/propostas-legislativas/2276614>. Acesso em: 14 jun. 2021.

BRUXELAS. Lista de Medicamentos prioritários para as alfândegas durante a pandemia de Covid-19. Conselho de Cooperação Aduaneira, Bruxelas, [2020]. Disponível em: http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/pt/pdf/topics/nomenclature/covid_19/prioritization-medicines-list-during-covid_19-_v9_pt.pdf?la=en. Acesso em: 14 jun. 2021.

_____. Lista INN 124 Covid-19 (Edição Especial). Conselho de Cooperação Aduaneira, Bruxelas, [2020]. Disponível em: http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/nomenclature/covid_19/inn-list-124-covid-19-special-edition-english.pdf?la=en. Acesso em: 14 jun. 2021.

_____. Nota do Secretariado da OMA sobre o papel das Aduanas na facilitação e segurança da movimentação, entre fronteiras, de suprimentos médicos e vacinas em situação crítica. Conselho de Cooperação Aduaneira, Bruxelas, [2021]. Disponível em: http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/activities-and-programmes/natural-disaster/covid_19_vaccine/secretariat-note-vaccines_en.pdf?la=en. Acesso em: 14 jun. 2021.

_____. Resolução da Organização Mundial de Aduanas para o Papel das Aduanas na Mitigação de Desastres Naturais. Conselho de Cooperação Aduaneira, Bruxelas, [2011]. Disponível em: www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/conventions/kyoto-convention/revise-d-kyoto-convention/body_gen-annex-and-specific-annexes.pdf?la=en. Acesso em: 14 jun. 2021.

_____. Referência de Classificação da OMA para equipamento médico Covid-19, Edição 3.01. Conselho de Cooperação Aduaneira, Bruxelas, [2020]. Disponível em: http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/pt/pdf/topics/nomenclature/covid_19/hs-classification-reference_edition-3_pt.pdf?la=en. Acesso em: 14 jun. 2021.

_____. Referência de Classificação SH para vacinas e respectivos materiais e equipamentos. Conselho de Cooperação Aduaneira, Bruxelas, [2020]. Disponível em: <http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/pt/pdf/topics/facilitation/covid-19-list-for-vaccines/hs-classification-reference-vaccines-portuguese.pdf?la=en>. Acesso em: 14 jun. 2021.

_____. Resolução do Conselho de Cooperação Aduaneira sobre o Papel das Alfândegas na Facilitação da Circulação Transfronteiriça de Medicamentos e Vacinas de Importância Crucial. Conselho de Cooperação Aduaneira, Bruxelas, [2020]. Disponível em: http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/pt/pdf/about-us/legal-instruments/resolutions/wco-covid-19-resolution_pt.pdf?la=en. Acesso em: 14 jun. 2021.

GENEBRA. Ato modelo em mitigação de desastres. Federação Internacional das Sociedades da Cruz Vermelha e do Crescente Vermelho, Genebra, [2013]. Disponível em: <https://www.ifrc.org/en/what-we-do/idrl/model-act-on-idrl/>. Acesso em: 14 jun. 2021.

_____. Guia Técnico da Covid-19: Planejamento de Recursos Essenciais. Organização Mundial da Saúde, Genebra, [2020]. Disponível em: <https://www.who.int/emergencies/diseases/novel-coronavirus-2019/technical-guidance/covid-19-critical-items>. Acesso em: 14 jun. 2021.

_____. Pacote de *comodities* de doenças do novo coronavírus. Organização Mundial da Saúde, Genebra, [2020]. Disponível em: [https://www.who.int/publications/i/item/disease-commodity-package---novel-coronavirus-\(ncov\)](https://www.who.int/publications/i/item/disease-commodity-package---novel-coronavirus-(ncov)). Acesso em: 14 jun. 2021.

WORLD CUSTOMS ORGANIZATION. Covid-19 – WCO Updates, 2021. Página Inicial. Disponível em: <http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/activi->

ties-and-programmes/natural-disaster/coronavirus.aspx. Acesso em: 14 jun. 2021.

_____. Covid-19 vaccines distribution across borders, 2021. Página Inicial. Disponível em: <http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/activities-and-programmes/natural-disaster/covid19-vaccines-distribution.aspx>. Acesso em: 14 jun. 2021.

A Desestatização dos Portos Públicos Brasileiros e Perspectivas para a Infraestrutura

NAJLA BUHATEM MALUF¹

Formada pela Escola Americana da Suíça/Lugano, Graduada em Política Internacional pela University of South Florida, assessorou no Council of the Americas (Washington D.C.) – Acordos de Livre Comércio NAFTA e FTAA, Graduada em Direito pelo Centro Universitário de Brasília, Sócia do Rachid Maluf Advocacia, Pós-Graduada em Direito Marítimo e Comércio Exterior pela Maritime Law Academy, Colaboradora dos volumes I, II, III dos “Temas Contemporâneos em Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro – MLAW”, Presidente da Comissão de Direito Marítimo e Portuário da OAB/MA, Subprocuradora da Assembleia Legislativa do Maranhão, Vice-Presidente do Conselho Internacional do Fórum Brasil Export, Sócia da WISTA e Amiga da Marinha do Brasil. Foi Assessora Internacional da Antaq, onde conduziu missões empresariais junto ao MRE para os EUA, Singapura, Shanghai, União Europeia e Mercosul no âmbito do SGT-5. Coordenou conferências com a Comissão Interamericana de Portos – CIP OEA e com o Banco Mundial. Foi Assessora Parlamentar do Senado Federal, nas Comissões de Infraestrutura e de Relações Exteriores.

RESUMO: O setor portuário é composto por uma cadeia de intervenientes indutores de desenvolvimento econômico, sendo a porta de entrada e saída de mercadorias, o que ao longo dos anos vem clamando por uma modernização de gestão, visando à atração de investimentos e avanços nas operações. A desestatização ou privatização, com a maior participação da iniciativa privada, segue ganhando espaço como alternativa adequada para o fortalecimento dos serviços prestados e da eficiência operacional. A nova modelagem promete regularidade, além de ampliar a capacidade portuária, por meio de investimentos e práticas funcionais de gestão. O novo modelo, além de mais flexível para a iniciativa privada, tem o intuito, sobretudo, de auxiliar os intervenientes do setor e alavancar o crescimento do comércio exterior brasileiro, foco de análise do presente artigo.

PALAVRAS-CHAVE: Infraestrutura portuária; desestatização; iniciativa privada; comércio exterior.

ABSTRACT: The port sector is comprised of a chain of actors that foster economic development. It is the entrance and exit door for goods, which over the years, has called for the modernization of management, aimed at attracting investments and advances in operations. Privatization or denationalization, with greater participation of the private sector, has been gaining ground as an adequate alternative to consolidate provided services and operational efficiency. The new model promises regularity, as well as expands port capacity, through investments and functional management practices. The innovative model, in addition to being more flexible for the private sector, is intended, above all, to help sector players and leverage the growth of Brazilian foreign trade.

KEYWORDS: Port infrastructure; privatization; denationalization; private sector; foreign trade.

SUMÁRIO: Introdução; 1 Desestatização nos portos; 2 Modelo tarifário no setor portuário; 3 Concessões no setor portuário; Considerações finais; Referências.

INTRODUÇÃO

Os portos brasileiros são responsáveis pela movimentação de 95% das exportações do País, sendo considerados como os *players* catalisadores do processo de desenvolvimento econômico e social. Atualmente, o setor é composto por 37 portos públicos e mais de 250 Terminais de Uso Privado (TUPs), havendo necessidade de modernização, já que as Companhias Docas estão limitadas por um modelo de gestão do século passado.

Em princípio, a Lei nº 8.630/1993 (Lei dos Portos) (Brasil, 1993) determinava aos terminais privados somente a movimentação de cargas próprias, o que limitava a prospecção de concorrência entre portos públicos e privados. Com o advento da Lei nº 12.815/2013 (Brasil, 2013), as oportunidades se ampliaram no setor, prevendo a movimentação de cargas de terceiros em terminais privados, que cresceram em quantidade após a vigência do novo marco regulatório. Tal mudança aumentou a concorrência com os portos organizados, levando os portos públicos a se adaptarem ao novo modelo de mercado, visando alcançar maior competitividade, eficiência e tarifas portuárias mais vantajosas, incentivando ainda mais a participação da iniciativa privada.

Assim, outras transformações no setor passaram a ocorrer, a exemplo da desestatização dos portos públicos, inicialmente em Santos, São Sebastião/SP, Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), Companhia Docas da Bahia (Codeba) e Itajaí/SC.

A consolidação de parcerias com a iniciativa privada vem se impulsionando nos últimos 2 (dois) anos, com o atual Ministério de Infraestrutura (Minfra), capitaneado pelo Ministro Tarcísio Freitas, que vem fomentando o processo de interligação dos modais ferroviário e rodoviário com os portos. Já há etapas de concretização real de várias ferrovias, como a Norte e Sul², idealizada para ser a espinha dorsal do Brasil, bem como a Ferrogrão³, consolidando o corredor de exportação aos portos do Arco Norte.

Nessa linha, mesmo com as adversidades do ano de 2020, com chegada da pandemia do Covid-19, o Minfra finalizou 92 obras e inaugurou 86

2 EF-151: trecho com extensão de 1.537 km, conectando Estrela d'Oeste/SP, a Porto Nacional/TO (ppi.gov.br).

3 EF-170: corredor de exportação pelo Arco Norte, conectando a região produtora de grãos do Centro Oeste ao Porto de Mirirituba (ppi.gov.br).

empreendimentos, com reformas em aeroportos, 170 km de pavimentação e duplicação de rodovias, a concessão de 12 ativos de infraestrutura, entre outros. Tais realizações devem subir a posição do Brasil no *ranking* que analisa a competitividade do Fórum Econômico Mundial (2021), consolidado como o espaço internacional para a discussão de questões sociopolíticas, econômicas e ambientais.

Os movimentos de desestatização, previstos para os 5 (cinco) portos públicos mencionados, têm por objetivo ampliar as operações e atividades nos portos. A desestatização consiste no processo de transferência parcial ou total do patrimônio do Estado, enquanto proprietário de uma determinada empresa, a iniciativa privada.

Foi por meio do Decreto nº 83.740, de 18 de julho de 1979 (Brasil, 1979), conhecido como “Programa de Desburocratização”, que tomou forma o processo de desestatização no Brasil. O instrumento implantou a Secretaria de Controle de Empresas Estatais (SEST), do Governo Federal, que tinha a prerrogativa de estabelecer indicadores e bancos de dados visando aferir o desempenho das empresas estatais.

A Secretaria funcionava como espécie de controladora das estatais, rastreando seus níveis de investimento e inadimplemento, além do patamar de gastos com funcionários. Tais iniciativas foram os primeiros passos ao processo de desativação e transferência de empresas geridas pelo governo.

A partir dessa breve análise histórica e de perspectivas que trazem o programa de desestatização é que este artigo propõe, com base em pesquisa bibliográfica, e também junto aos principais fóruns de discussão que vêm sendo realizados sobre o tema, apresentar informações e posicionamento sobre o projeto futuro. Certamente, trata-se de um assunto atual, de grande interesse ao empresariado e ao público em geral, sem mencionar para os intervenientes do comércio exterior, além de toda a comunidade marítima e portuária, podendo evoluir com mais debates e diferentes pontos de vista.

1 DESESTATIZAÇÃO NOS PORTOS

Conforme citado anteriormente, há 5 (cinco) portos a serem encaminhados ao processo de desestatização, com o objetivo de promover mais eficiência e dinamismo ao setor. O novo modelo assemelha-se aos preceitos do *landlord* clássico, em sistema híbrido, no qual a administração portuária tem maior autonomia. Nesse modelo, a gestão é efetuada entre o Poder Público, atuando na regulação e no planejamento, e a iniciativa privada à

frente do controle da movimentação de cargas e coordenação comercial nos portos (Minfra, 2021b).

A partir dessas regras, vale destacar que o porto continuará pertencendo à União, conforme o art. 21, inciso XII, alínea *d*, e o art. 22, que estabelecem:

Art. 21. Compete à União:

[...]

XII – explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão:

[...]

d) os serviços de transporte ferroviário e aquaviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado ou Território [...].

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

[...]

X – regime dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e aeroespacial [...]. (Brasil, 1988, n. p.)

Resta claro que a realização do procedimento de desestatização deverá ser encampado de modo exclusivo pela União, em conformidade com os preceitos da Lei nº 12.815/2013 (Lei dos Portos), que dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias (Brasil, 2013).

No entanto, é fundamental frisar que no sistema híbrido a gestão será privada, seguida de regulação por parte da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), que tem a decisão final sobre as alterações nas regras. O modelo mais aproveitado na maioria dos países é o “*landlord* clássico”, em que a infraestrutura do porto é fornecida pelo Estado e o setor privado se responsabiliza de prover avanços na infraestrutura, sendo responsável também pela realização das operações portuárias, por meio de arrendamentos (concessões). Segundo o Minfra (2021b), tais alterações deverão aumentar a aptidão portuária e a atividade econômica nacional.

Entre os portos que já foram qualificados pelo Programa de Parcelamento Incentivado (PPI⁴), a Codesa será a primeira a ser implementada no

4 Programa de Parcerias de Investimentos – Lei nº 13.334, de 2016 (Minfra, 2016), com a finalidade de ampliar e fortalecer a interação entre o Estado e a iniciativa privada por meio da celebração de contratos de parceria e de outras medidas de desestatização (ppi.gov.br).

plano de desestatização, por meio da Resolução do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (CPPI) nº 188, de 7 de junho de 2021, aprovando a nova modelagem. Segundo o Minfra (2021a), o processo será realizado por meio da alienação da totalidade das ações suspensas pela União no capital social da Docas, administradora dos portos organizados de Vitória e Barra do Riacho no Estado do Espírito Santo.

Logo após, está prevista a desestatização da Santos *Port Authority* (SPA), para o primeiro semestre de 2022, sendo um momento promissor para o porto responsável por 28% de todo o fluxo de comércio do Brasil, apresentando futuramente um modelo flexível com a participação do setor privado frente à gestão. Estudos ainda se encontram em andamento nos demais portos a serem desestatizados, a exemplo do Porto Organizado de Itajaí/SC, o segundo maior do Brasil em movimentação de contêineres do País.

O modelo está previsto no Decreto nº 10.484, de setembro de 2020, que dispõe sobre a qualificação de empreendimentos públicos do setor portuário e de rodovias no PPI e no Plano Nacional de Desestatização (Minfra, 2021b).

É importante lembrar que o programa também visa à segurança jurídica, e que um processo feito para um determinado porto poderá impactar outros, mas de forma desigual, pois cada porto apresenta características próprias (Minfra, 2021b).

2 MODELO TARIFÁRIO NO SETOR PORTUÁRIO

Outro ponto importante no programa de desestatização refere-se à cobrança de tarifas portuárias e à possibilidade de aumento dos valores. A Resolução Normativa (RN) da Antaq nº 32/2019, no art. 16, determina diretrizes a serem cumpridas no tocante às solicitações de revisão tarifária por parte das administrações portuárias, além das etapas de reajuste dos portos organizados. Entende-se como revisão tarifária o procedimento de reanálise de custos e receitas de um ente privado, com a possibilidade de reajustar outro patamar de lucros para novos investimentos. A RN 32/2019 também estipula conceitos, como: modalidade tarifária, segmentação de mercado, receita requerida e período de referência (Antaq, 2019).

O art. 15 da RN 32 define que a revisão tarifária poderá ter natureza extraordinária, realizada pelo agente regulador de ofício, e que deverá apresentar um caso de desequilíbrio econômico-financeiro, ou ordinária,

em que o valor da tarifa é definido em razão do custo da operação. Já o art. 16 da mesma norma estabelece um padrão de revisão tarifária com base em receitas e custos projetados de cada serviço para o período seguinte (Antaq, 2019).

Ocorre que, dos pontos do plano de desestatização dos portos, é a possibilidade de sobressalto de tarifas, e, de acordo com o Minfra (2021b), não haverá essa vertente inicial, já que uma das premissas é assegurar a manutenção dos valores tarifários e prover um modelo regulatório flexível, atendendo às questões tanto do interesse público quanto dos concessionários (Minfra, 2021).

3 CONCESSÕES NO SETOR PORTUÁRIO

O Governo Federal prevê, ainda, as concessões de portos à iniciativa privada com vistas a ampliar a capacidade de movimentação e armazenagem de cargas. Estão previstos 16 arrendamentos portuários, com uma soma de investimentos em torno de R\$ 1,2 bilhão para dois terminais no Porto de Santos: STS08 e STS08A. Esses projetos já foram aprovados pelo Tribunal de Contas da União (TCU), e, por meio do Decreto nº 10.484/2020 (Brasil, 2020), foram qualificados no PPI. São os maiores arrendamentos portuários do País e possuem leilão previsto em 2021.

A Constituição Federal, em seu art. 175, dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, exigindo absoluto atendimento dos usuários. Ademais, a Lei nº 8.987/1095, art. 6º, § 1º, ressalta que “serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas” (Brasil, 1995, n. p.).

O poder concedente deverá intervir na concessão, caso os serviços públicos não sejam prestados de maneira adequada, conforme em lei, ou mesmo por violação de normas contratuais legais. Nessa linha, a concessão poderá ser restituída à concessionária ou anulada, quando finalizar o prazo da intervenção (Silva, 2017).

A SPA, administradora do porto, anunciou o chamamento público, com base na Lei nº 13.019/2014, para exploração das duas áreas à margem direita do Porto, constando no contrato de cessão de uso um prazo de 25 anos. A Lei nº 13.019/2014 conceitua o chamamento público no art. 2º:

XII – chamamento público: procedimento destinado a selecionar organização da sociedade civil para firmar parceria por meio de termo de colaboração ou

de fomento, no qual se garanta a observância dos princípios da isonomia, da legalidade, da impessoalidade, da moralidade, da igualdade, da publicidade, da probidade administrativa, da vinculação ao instrumento convocatório, do julgamento objetivo e dos que lhes são correlatos [...]. (Brasil, 2014, n. p.)

Vale dizer que, além das áreas no Porto de Santos de chamamento público, há também previsão de outros arrendamentos a serem realizados nos portos de Santana/AM, Itaqui/MA e Vila do Conde/PA. A assinatura desses contratos no setor portuário terá o condão de proporcionar grandes oportunidades e investimentos notáveis na infraestrutura do País (Minfra, 2021b).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com muito comprometimento e determinação dos intervenientes, o setor de infraestrutura e logística não paralisou durante a pandemia, garantindo o abastecimento em todas as cidades brasileiras, e grandes obras e iniciativas estão sendo consolidadas. O plano de desestatização, previsto no PPI, tratado neste artigo, tem como intuito fomentar a interação entre o Estado e a iniciativa privada, devendo ser motivo para celebração por toda a sociedade, prevendo os contratos de parceria entre outras medidas.

Com o processo de desestatização dos portos públicos, busca-se maior participação das empresas privadas nos investimentos e maior eficiência nas operações portuárias, impulsionando o desenvolvimento socioeconômico e aumentando a participação do Brasil no comércio exterior. A participação do País é ainda insípida, com apenas 1% das transações internacionais.

Cabe frisar que os setores marítimo e portuário têm caráter internacional, apresentando altos custos e riscos, e o Brasil deve ampliar sua atuação no cenário mundial a partir da adoção de práticas voltadas ao fomento de políticas públicas em um ambiente em que os entes públicos e privados possam conviver, tanto na administração quanto na operação portuária. São grandes as possibilidades de crescimento no câmbio global de mercadorias, e há urgência de priorizar os avanços de forma que abranja todos os setores socioeconômicos do Brasil.

REFERÊNCIAS

ANTAQ. Resolução Normativa nº 32-Antaq, de 3 de maio de 2019 – Aprova a norma que dispõe sobre a estrutura tarifária padronizada das administrações portuárias e os procedimentos para reajuste e revisão de tarifas. Antaq, 2019. Disponí-

vel em: <http://web.antaq.gov.br/SISAP/Portal/Controles/DownloadNormaDefinitiva.ashx?codigoAudiencia=211>. Acesso em: 20 jul. 2021.

BRASIL. Decreto nº 83.740, de 18 de julho de 1979. Institui o Programa Nacional de Desburocratização e dá outras providências. Brasília/DF, 1979. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d83740.htm. Acesso em: 23 jul. 2021.

_____. Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993. Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências (Lei dos Portos). Brasília/DF, 1993. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8630.htm. Acesso em: 21 jul. 2021.

_____. Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995. Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências. Brasília/DF, 1995. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8987cons.htm. Acesso em: 23 jul. 2021.

_____. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Emendas Constitucionais de Revisão. Brasília/DF, 1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 23 jul. 2021.

_____. 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... e dá outras providências. Brasília/DF, 2013. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/lei/l12815.htm. Acesso em: 23 jul. 2021.

_____. Lei nº 13.019, de 31 de julho de 2014. Estabelece o regime jurídico das parcerias entre a Administração Pública e as organizações da sociedade civil, em regime de mútua cooperação, para a consecução de finalidades de interesse público e recíproco, mediante a execução de atividades ou de projetos. Brasília/DF, 2014. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2014/lei/l13019.htm. Acesso em: 21 jul. 2021.

_____. Decreto nº 10.484, de 10 de setembro de 2020. Dispõe sobre a qualificação de empreendimentos públicos federais do setor portuário e de trechos de rodovias federais no Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República e sobre a inclusão de trechos de rodovias federais no Plano Nacional de Desestatização. DOU, Brasília/DF, 2020. Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/decreto-n-10.484-de-10-de-setembro-de-2020-276907138>. Acesso em: 23 jul. 2021.

FÓRUM ECONÔMICO MUNDIAL. Mundo deve triplicar investimentos nas soluções baseadas na natureza até 2030. *ONU News*, 2021. Disponível em: <https://news.un.org/pt/tags/forum-economico-mundial>. Acesso em: 22 jul. 2021.

MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA – MINFRA. Governo Federal publica regras para desestatização da Codesa: contrato terá vigência de 35 anos, prorrogáveis, uma única vez, por mais cinco. *Governo Federal*, 2021a. Disponível em:

<https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/noticias/governo-federal-publica-regras-para-desestatizacao-da-codesa>. Acesso em: 23 jul. 2021.

_____. Desestatização de portos terá modelo híbrido de administração portuária. *Governo Federal*, 2021b. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/noticias/desestatizacao-de-portos-tera-modelo-hibrido-de-administracao-portuaria>. Acesso em: 22 jul. 2021.

PROGRAMA DE PARCERIAS DE INVESTIMENTOS. Lei nº 13.334/2016. Ferrovia EF-151 – SP/MG/GO/TO (Ferrovia Norte-Sul). *Minfra*, 2016. Disponível em: <https://www.ppi.gov.br/ferrovia-ef-151-sp-mg-go-to-ferrovia-norte-sul>. Acesso em: 22 jul. 2021.

SILVA, Francisco Carlos Moraes. *Manual de direito portuário*. 2. ed. São Paulo: Intelecto, 2017.

Advocacia Empresarial Portuária é a expressão que encontramos para melhor designar nossa área de atuação e especialidade. Atuando há mais 60 anos na Cidade de Santos/SP, a Advocacia Ruy de Mello Miller (RMM) tem a *expertise* para atender a todos os *players* envolvidos na atividade marítimo-portuária, logística e de comércio exterior, por meio de sua equipe jurídica multidisciplinar de profissionais dedicados ao Direito Marítimo, Portuário, Administrativo, Direito Processual Civil, Direito Aduaneiro, Direito do Trabalho, Direito Tributário, Direito Ambiental, Direito Imobiliário e demais esferas fundamentais no setor.

Nossa advocacia valoriza a seriedade, a transparência e o profissionalismo na condução dos processos judiciais e administrativos e na consultoria jurídica, e o respeito e a lealdade no relacionamento com os clientes. Essas características, há muito reconhecidas e respeitadas, são parte de nossa história e nosso patrimônio.

Atuando junto ao Porto de Santos e aos demais portos do Brasil há mais de 60 anos, nossos clientes são transportadores marítimos, terrestres e multimodais, operadores logísticos, arrendatários de terminais portuários, terminais de uso privado, operadores portuários, armazéns alfandegados e gerais, agentes marítimos, agentes de cargas e NVOCC, P&I Clubs, importadores e exportadores, despachantes aduaneiros, controladoras e certificadoras, fornecedores de navios, fundos de investimento, associações de classe, entre outros prestadores de serviço e entidades ligados ao comércio exterior, às atividades portuária, marítima e indústria *offshore*.

Temos participado ativamente de projetos de investimentos em complexos portuários, assessorando e analisando processos de fusão e aquisição (M&A) de empresas e áreas portuárias, *joint ventures* e licitações, contando com uma vasta rede de contatos e consultores de diversas especialidades.

Também assessoramos empresas estrangeiras ligadas à especialidade do escritório, que decidiram investir, no Brasil, por meio da aquisição de empresas brasileiras ou da constituição de empresas e instalação de filiais no País.

Na RMM, nosso propósito é contribuir para o desenvolvimento de um ambiente jurídico ético e eficiente no Brasil. Para isso, o *compliance*, a diversidade e a inclusão, a produção de conhecimento, as práticas ESG e a cultura de vanguarda estão entre os valores fundamentais dos nossos pilares institucionais.

Desde 2015, somos reconhecidos pelos principais *rankings*, nacionais e internacionais, de escritórios de advocacia, como líderes admirados nos setores marítimo, portuário, transporte e agronegócio.

Quer conhecer mais sobre nosso escritório? Assista ao vídeo sobre a inauguração de nossa nova sede em Santos, em 2021 – ano no qual lançamos também nossa nova marca, com linguagem visual diferenciada, e espaço para até 60 advogadx: www.miller.adv.br.

Em nosso *site*, você pode conhecer um pouco de nossa história e equipe.

Siga-nos no LinkedIn e acompanhe nosso conteúdo institucional e voltado aos setores marítimo, portuário e logística.

Endereço: Rua Amador Bueno, 333 – Conjunto 1501 – Centro,
Santos/SP

CEP: 11013-153

Contato: (13) 3219-7303

O Fernando Neves Advogados e Consultores é um escritório destacado na área empresarial, dedicando-se a questões empresariais de alta complexidade e com forte atuação na advocacia contenciosa e consultiva em direito tributário, comércio exterior, infraestrutura, aduaneiro, marítimo e portuário.

Foi fundado em 1990, por seu sócio Fernando Neves, e tem participado de alguns dos mais complexos litígios empresariais, de casos importantes ao desenvolvimento econômico do País e à afirmação de suas instituições.

O escritório é também um centro de reflexão em matéria de direito empresarial, que busca aproximar a produção doutrinária da atuação institucional e da advocacia.

Os resultados alcançados em três décadas de atuação em assessoria e consultoria jurídica, elaboração de pareceres e orientação legal fizeram com que conquistasse reconhecimento no Brasil e no exterior.

Para manter elevado padrão de qualidade, o escritório prima pela excelência de sua equipe, diferenciando-se pela eficiência, ética e confiança nas relações com os clientes.

Nosso escritório foi destaque no Guia Advocacia Especializada – 2ª Edição, que apresenta escritórios com *expertises* reconhecidas e com atuação relevante em áreas do Direito.

Com uma equipe de advogados altamente capacitados e de perfil multidisciplinar, nossa atuação abrange os principais ramos do Direito Empresarial.

Cada área conta com profissionais *seniors*, com visão jurídica contemporânea e significativa habilidade para dialogar com outras áreas.

À medida que acumulamos essas competências, nos destacamos em áreas específicas nas quais nos tornamos referência no Brasil e no exterior.

Atuando desde 1990, consolidamos nossa atuação em alguns setores, como Direito Tributário, Aduaneiro, Comércio Exterior, Infraestrutura, Portuário e Marítimo. Além disso, o escritório vem se especializando na modelagem de processos na área pública – PPPs.

FERNANDO NEVES SÓCIO-FUNDADOR

Advogado atuante nas áreas Tributária e Aduaneira há 30 anos. Bacharel em Direito pela Universidade Federal da Bahia (UFBA), em 1990. Doutorando em Ciências Jurídicas na Pontifícia Universidad Católica Argentina. Qualificado em Sistemas de Gestão da Segurança na Cadeia Logística (SGSCL), como Operador Econômico Autorizado (OEA), certificado pela Receita Federal do Brasil. Presidente e fundador da Comissão de Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário da OAB/BA. Presidente do Instituto Baiano de Comércio Exterior (Ibaex). Membro de associações nacionais e internacionais, como Associação Brasileira dos Executivos de Comércio Exterior (ABDF), Union Internationale des Avocats (UIA) e International Fiscal Association (IFA). Conselheiro do Comitê de Comércio Exterior da Federação das Indústrias do Estado da Bahia (Fieb). Membro participante da implantação do Projeto Brasil-Canadá, promovido pela Association de Planification Fiscal et Financiere do Canadá/APFF, referente ao item participação da Sociedade Civil na relação com o Fisco. Prêmios “Melhores da Advocacia Brasileira”, na categoria Tributarista (Jornal Brazilian Time/Vectra Brasil Pesquisas), e “Troféu Anita Garibaldi” (RS).

NOSSA EQUIPE:

Carolina Silveira

Coordenadora do Núcleo Tributário e Aduaneiro

Pós-graduada em Planejamento Tributário pela Universidade Salvador (Unifacs) e em Comércio Internacional pela LFG. Membro da Comissão de Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário da OAB/BA. Autora de inúmeros artigos publicados em jornais e revistas locais e nacionais. Mestra em Direito pela Universidade Católica do Salvador (UCSAL).

José Bezerra Lima Irmão

Advogado e Consultor

Pós-Graduado em Direito Tributário pela Fundação Faculdade de Direito da Bahia. Especialista em Hermenêutica Jurídica pela Fundação Faculdade de Direito da Bahia e Bacharel em Economia pela Universidade Tiradentes (UNIT) de Sergipe.

Mayra Lago**Coordenadora do Núcleo de D. Financeiro e *Holding* Empresarial**

Pós-Graduada em Práticas Contábeis pela Faculdade Visconde de Cairu. Mestranda em Direito Tributário pela Pontifícia Universidade Católica da Argentina (UCA) – Buenos Aires/AR. Membro da Comissão de Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário da OAB/BA. Especialista em Direito Administrativo, Financeiro, Tributário, *Holding* Patrimonial e Planejamento Sucessório.

Breno Felizola**Coordenador do Núcleo Portuário**

Bacharel em Direito pela Universidade Salvador (Unifacs). Pós-Graduado em Direito Tributário pela Faculdade Baiana de Direito (FBD) e Pós-Graduando em Direito Marítimo e Portuário. Membro da Comissão de Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário da OAB/BA.

Geneth Neves**Advogada e Consultora de *Compliance***

Bacharel em Direito pela Universidade Federal da Bahia. Especialista em *Compliance* pela Society of Corporate Compliance & Ethics (SCCE).

CONTATOS:

Avenida Tancredo Neves, 1222 – Ed. Catabas Tower - 2º Piso. Caminho das Árvores – Salvador/BA. CEP: 41820-020;

Rua Apeninos, nº 429 – Conjunto 1204. Aclimação – São Paulo/SP. CEP: 05133-000;

Gangcha Hutong, Dong Cheng District – Beijing, China.

E-MAIL:

administrativo@fernandoneves.adv.br

fernando.neves@fernandoneves.adv.br

carolina.silveira@fernandoneves.adv.br

TELEFONES:

+ 55 71 3183-1174

+ 86 010 6500 8546

+ 55 71 9 9669-5887

+ 55 71 9 9922-7714

REDES SOCIAIS:

@fernandonevesadvogados

@fernandonevesadvogadosassociados

www.fernandoneves.adv.br

O Escritório Gallotti e Advogados Associados (GAA) foi inaugurado em 1997 por Benjamin Gallotti Beserra, advogado com consolidada experiência profissional no setor portuário, iniciada em 1970 junto ao Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis (DNPVN), passando, após, pela Empresa de Portos do Brasil (Portobrás) e pelo Ministério dos Transportes (MT). A *expertise* acumulada ao longo dos seus 45 anos de dedicação ao Direito Portuário foi transmitida aos sócios durante os 18 anos em que Benjamin Gallotti Beserra esteve à frente do GAA. Mais do que isso, foram transmitidos princípios éticos e morais que continuam a conduzir os rumos de nossa trajetória.

Na seara portuária, além de ser referência em consultoria e na advocacia preventiva, o Gallotti e Advogados Associados realiza o assessoramento jurídico durante as fases de estudo, de licitação ou de outorga e acompanha o projeto até sua efetiva construção e operação das instalações portuárias, orientando os clientes e solucionando as questões que surgem ao longo da exploração da atividade, seja essa pública ou privada.

O reconhecimento da qualidade dos serviços prestados no ramo portuário deu ensejo à atuação do Gallotti e Advogados Associados em outras áreas da infraestrutura e do direito, como regulatório, trabalhista, ambiental, tributário, de controle externo, econômico, cível, constitucional, *compliance*, tendo sido igualmente obtidos resultados de sucesso e satisfação de seus clientes, seja no âmbito da Administração Pública ou perante o Poder Judiciário.

E, atentos às mudanças significativas na dinâmica do mercado de infraestrutura, nossa equipe de advogados é constantemente atualizada para, além de acompanhar as inovações legais, conhecer a fundo o projeto de cada cliente para que possa agir positiva e proativamente frente às exigências nacionais e globais, considerando os riscos e as oportunidades em todos os aspectos que compõem a política de infraestrutura, visando à geração de valor e ao auxílio no processo de tomada de decisões das companhias e no seu posicionamento no mercado.

Recentemente, como resultado do comprometimento de nossos advogados, fomos reconhecidos por premiações de grande credibilidade no mundo corporativo, estando no *ranking* do Top 3 entre as bancas de serviços especializados mais admiradas, de acordo com a “Análise Advocacia”, consecutivamente, em 2020 e 2021.

IMPORTÂNCIA DA EDIÇÃO DOS ANAIS E O IX CONGRESSO DE DIREITO MARÍTIMO PORTUÁRIO E ADUANEIRO

O Brasil, com todo seu vasto território e frente à sua complexa estrutura de transportes, ainda possui um enorme hiato na difusão das disciplinas jurídicas setoriais, como o caso do Direito Marítimo e Portuário.

Tanto no âmbito das instituições quanto no Poder Judiciário e nos órgãos de governo e de Estado que regulam os portos, mesmo entre os advogados e empresários, é patente a ausência de acervo doutrinário e a assimetria de informação.

Assim, a cobertura dos Anais sobre o IX Congresso de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro contribui para que os interessados possam realizar as suas pesquisas e aumentar a segurança jurídica nesse relevante setor, por meio da divulgação dos principais aspectos técnicos e jurídicos desse importante ramo da infraestrutura.

ENDEREÇO E CONTATOS

LinkedIn: <https://www.linkedin.com/company/gallotti-advogados-associados>

Gallotti Advogados Associados – Instagram

<https://www.gallotti.adv.br>

Endereço: SHN, Qd 02, Bl. F Ed. Executive Office Tower

Salas 718/724, Brasília/DF – CEP 70702-906

Telefone: +55 61 3013-9050

Correio eletrônico: advogados@gallotti.adv.br

Fundado pelo Ex-Auditor Fiscal da Receita Federal do Brasil, Dr. Homero Leonardo Lopes, o HLL Advogados nasceu como um escritório especializado em demandas relacionadas ao comércio exterior e à legislação aduaneira e, atualmente, contabiliza mais de 30 anos de atuação amparada pelos valores de conhecimento, prestação de serviço com agilidade e seriedade e compromisso com as necessidades e objetivos do cliente.

Em decorrência de sua atuação especializada e da excelência de seus profissionais, o escritório é capaz de prestar assistência a clientes de diferentes setores econômicos, desenvolvendo relacionamentos de confiança, atuando em parceria na tomada de decisões estratégicas que envolvam questões legais sofisticadas, complexas ou tecnicamente desafiadoras.

O HLL representa clientes nacionais e estrangeiros, e, para isso, além de sua sede em Belo Horizonte/MG e suas unidades no Rio de Janeiro/RJ e em Vitória/ES, conta com correspondentes em todo o Brasil, mantém relacionamento estreito com escritórios em diversos países, é membro da *Internacional Customs Law Academy* e da *Trusted Trade Alliance* e parceiro da AMECOMEX.

Os sócios do HLL são fundadores da ABEAD – Associação Brasileira de Estudos Aduaneiros, o que denota seu apreço pela cooperação e atualização constantes.

Como um entusiasta de projetos de pesquisa e inovação na área de comércio exterior e legislação aduaneira, é uma grande honra para o HLL ser um dos patrocinadores do livro que compila os artigos defendidos durante o IX Congresso Nacional de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro promovido pela OAB/SC.

NOSSOS CONTATOS:

<https://hll.com.br>

Tels.: MG + 55 (31) 3292-6655

ES +55 (27) 3014-3016

RJ + 55 (21) 3500-8304

E-mail: secretaria@hll.com.br

NOSSOS SÓCIOS:

Fernando Pieri – <https://www.linkedin.com/in/fernando-pieri-leonardo-0b6256>

André Pedrosa – <https://www.linkedin.com/in/andré-pedrosa-a809694b>

Daniela Lacerda – <https://www.linkedin.com/in/danielalacerdachaves>

Elisângela Oliveira – <https://www.linkedin.com/in/elisângela-oliveira-689839135>

Fundado em 1932, nós somos um dos mais tradicionais escritórios de advocacia do Brasil, com valores baseados na integridade, na transparência, na ética e no respeito.

Nós atuamos em diversos segmentos do Direito e contamos com um time de profissionais multidisciplinares altamente qualificados e especializados, aptos a atender demandas específicas, com soluções exclusivas, e amparadas no largo e sólido conhecimento jurídico.

A equipe formada por nossos profissionais contribui comprovadamente com sua *expertise* para o crescimento empresarial dos clientes, prestando consultoria personalizada e acertadas estratégias de negócio.

Acreditamos que pluralidade, é um valor fundamental para qualquer negócio. Estimular as diferenças resulta em um time mais criativo e eficiente, onde aprendemos com a história do próximo. Contamos com um Comitê de Diversidade & Inclusão, criado com o objetivo de incentivar ações em prol da igualdade de gênero, etnia, cor, credo, deficiências, orientação sexual e situação social.

Apoiar causas que julgamos importantes sempre fez parte do nosso DNA. Somos parceiros de ONGs que estimulam a educação, a igualdade, a sustentabilidade e o apoio a pessoas em situação de rua. Além de desenvolver um trabalho *pro bono*, desenvolvemos ações voltadas para apoio a projetos socioculturais.

O escritório possui posição de destaque nos principais *rankings* nacionais e internacionais, com reconhecimento em Ambiental, Arbitragem, Cível, Tributário, Regulatório, Comércio Internacional, Transporte e Logística, Hotelaria e Turismo, Siderurgia e Mineração, Petróleo e Gás, e Alimentos e Bebidas.

De acordo com a edição de 2021 do The Legal 500,

o Kincaid I Mendes Vianna Advogados possui excelente reputação em questões do mercado marítimo. O escritório tem armadores, afretadores, clubes de P&I, operadores portuários e estaleiros navais entre seus clientes. Atuam em reivindicações de carga, afretamento e colisões, além de disputas administrativas, incluindo questões ambientais e de poluição. O escritório é formado por uma grande equipe, com talentos de ponta a ponta.

Nossa equipe é apta a atender clientes nas áreas de Ambiental, Comércio Exterior e Aduaneiro, *Compliance*, Contencioso e Arbitragem, Fi-

nanciamento e Investimentos, Imobiliário, Reestruturação e Insolvência, Regulatório, Seguros e Resseguros, Societário, Trabalhista, Tributário, Vistos e Migração. Nossos advogados têm vasta experiência nos diferentes setores da economia, como agronegócio, aviação, energia, ferroviário, infraestrutura, marítimo, logística e portos.

NOSSOS SÓCIOS:

Camila Mendes Vianna Cardoso possui prática e sólida experiência em Direito Marítimo, Tributário e Aduaneiro, Societário, Contencioso e Arbitragem, Portos e Infraestrutura, Energia, Óleo e Gás, Trabalhista, Aviação, *Compliance* e Ferroviário. Reconhecida pelas publicações internacionais Chambers and Partners, Legal 500, Best Lawyers e Who's Who como especialista em suas áreas de atuação. Participa regularmente como palestrante em conferências internacionais e em cursos de especialização em Arbitragem e Direito Marítimo e Comercial.

Godofredo Mendes Vianna possui mais de 25 anos de prática e sólida experiência em Direito Comercial, com ênfase em Transporte Marítimo, Comércio Internacional, Seguros e Energia, auxiliando clientes em casos de litígio e consultivo. Ele também atua como árbitro e mediador em uma série de disputas internacionais, além de ocupar o cargo de ex-presidente imediato do Comitê de Direito Marítimo e dos Transportes da International Bar Association (IBA) e ser Presidente da Comissão de Direito Marítimo Portuário e do Mar do Conselho Federal da OAB Nacional.

Iwam Jaeger possui prática e sólida experiência em Direito Marítimo, Societário, Contencioso e Arbitragem, Seguros e Resseguros e Ambiental. Reconhecido pelas publicações internacionais Chambers and Partners, Who's Who e The Legal 500 como especialista em suas áreas de atuação. Graduado em Direito pela Fundação Universidade de Rio Grande (Furg/RS), Pós-Graduado em Direito Empresarial pela Fundação Getúlio Vargas (FGV/RJ) e em Direito das Sociedades pelo IAG-Master da Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC/RJ).

Marcio Luís Malta possui prática e sólida experiência em Direito Marítimo e Contencioso e Arbitragem. Atuação de 40 anos junto ao Tribunal Marítimo. Graduado em Direito pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ).

Lucas Leite Marques possui prática e sólida experiência em Direito Marítimo, Contencioso e Arbitragem, Portos e Infraestrutura, Energia, Óleo e Gás, e *Compliance*. Reconhecido pela publicação internacional *Who's Who* como especialista em suas áreas de atuação e na *The Legal 500 LatinAmerica 2017*, como *Next Generation Lawyer*. Graduado em Direito pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC/RJ), LL.M. *Transnational Commercial Practice (CILS)*, Especializado em Direito Marítimo pela Fundação Getúlio Vargas (FGV/RJ) e Pós-Graduado em Direito Processual Civil pela Universidade Candido Mendes (Ucam).

Pedro Neiva de Santana Neto possui prática e experiência em Portos e Infraestrutura, Marítimo, Regulatório, Contencioso e Arbitragem, Energia, Óleo e Gás, Aviação, Ferroviário e Setor Público. Graduado em Direito pelo Centro Universitário de Brasília (Uniceub) e Pós-Graduado em Direito Portuário, Marítimo e Aduaneiro pela Universidade Católica de Santos (Unisantos).

Juliana Pizzolato Furtado Senna possui prática e experiência em Direito Societário, Contratos, Financiamentos e Regulatório, com ênfase em Marítimo, Infraestrutura e Energia. Reconhecida desde 2015 por publicações internacionais, tais como *Chambers and Partners* como especialista na área de *Shipping*. Professora do PEC de Direito Marítimo da Fundação Getúlio Vargas (FGV/RJ) e participou como Coordenadora do Comitê Regulatório da Câmara de Comércio Brasil-Noruega (NBCC).

Roberto Kurtz Queiroz possui prática e sólida experiência contenciosa e consultiva em Direito do Trabalho.

Rodrigo Figueiredo da Silva Cotta possui prática e experiência em Contencioso e Arbitragem, Direito Marítimo, Energia, Ambiental, Portos e Infraestrutura.

Kincaid Mendes Vianna Advogados

Av. Rio Branco, nº 1, 14º andar – Ed. RB1 – Centro, Rio de Janeiro/RJ,
CEP 20090-003

TEL + 55 21 2276 6200

www.linkedin.com/company/kincaid-mendes-vianna-advogados

www.instagram.com/kincaid.mendesvianna

www.kincaid.com.br



O Lara & Advogados Associados (L&A) é um escritório que se destaca por sua atuação abrangente na área empresarial, sendo reconhecido pela qualidade dos serviços prestados e pelo atendimento personalizado aos seus clientes.

Por meio da conjugação da experiência profissional de seus sócios e de uma equipe multidisciplinar, formada por advogados altamente qualificados, o escritório está apto a oferecer resultados que superem as expectativas dos clientes, sempre pautado pela ética, segurança, agilidade e, principalmente, comprometimento com a excelência técnica.

A qualidade dos serviços prestados aos seus clientes faz com que o L&A seja constantemente premiado e reconhecido como um dos escritórios mais admirados do País pela revista “Análise 500” e demais publicações especializadas.

Especificamente em relação ao setor de infraestrutura e logística, o L&A é reconhecido nacionalmente pela atuação nas áreas do Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário, lideradas pelos sócios José Augusto Lara dos Santos, Jonny Paulo da Silva e Lorena Cristina Auchewski Xisto.

Atuando sempre com pioneirismo, o L&A orgulha-se de ter participado da implementação e estruturação das operações de diversos terminais portuários do Brasil, inclusive do primeiro terminal de uso privado, fato que alterou substancialmente a concepção e a regulação do modelo portuário no País.

Essa ampla experiência adquirida ao longo dos anos capacita o L&A a assessorar os seus clientes desde a concepção dos projetos e definição de contratos, até a rotina de suas operações, esclarecendo as dúvidas relacionadas à legislação, intermediando o contato com os órgãos anuentes, intervenientes e demais entes públicos, além de dispor de uma estrutura completa para o acompanhamento das demandas judiciais.

Além disso, o L&A também oferece assessoria jurídica a importadores, exportadores, *trading companies* e demais operadores logísticos, auxiliando seus clientes nas demandas consultivas e contenciosas relacionadas a transporte internacional de cargas, contratos, classificação fiscal, regimes especiais, desembaraço aduaneiro e outras questões relacionadas ao comércio internacional.

Assim, por participar intensamente das demandas do setor, como não poderia deixar de ser, os advogados do L&A estiverem presentes no IX Con-

gresso Nacional de Direito Marítimo Portuário e Aduaneiro da OAB, realizado nos dias 26 e 27 de agosto de 2021 em Santa Catarina.

Reconhecendo a importância dos diversos aspectos jurídicos e econômicos abordados nesse relevante fórum de debates, onde diversos profissionais renomados puderam expor as principais demandas do setor na atualidade, e como grande entusiasta do tema, o L&A parabeniza e apoia, com grande satisfação, a Revista de Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário pela iniciativa de editar os Anais do IX Congresso Nacional da OAB.

Para maiores informações sobre a atuação do L&A e contatos do escritório, acesse o *QRCode* a seguir ou o *link* <http://laraeassociados.com.br/>.



Lara & Advogados Associados

Av. João Gualberto, nº 1259, 16º andar, Alto da Glória
Curitiba/PR

CEP:80030-000

Telefone: +55 41 3079-3089

Rua das Olimpíadas, nº 205, 4º andar, Vila Olímpia
São Paulo/SP

CEP: 04551-000

Telefone: +55 11 3728-9335

Somos um escritório dedicado ao direito público empresarial, com sólida atuação contenciosa e consultiva em todo o ciclo de relevantes projetos de infraestrutura. Nossa prática jurídica é marcada pela prontidão, inteligência, gestão sistêmica e estratégica de riscos, e, sobretudo, pelo contínuo arrojo em busca de resultados.

Possuímos larga experiência no assessoramento e defesa dos maiores projetos de infraestrutura do País, com destaque para portos, rodovias, ferrovias, aeroportos, metrô, hidrelétricas, refinarias, estaleiros, companhias de saneamento, obras de integração hídrica, e em diversas outras obras de engenharia.

Cássio Lourenço Ribeiro

+55 61 3034 3333

SHIS QL 22, Conjunto 2, Casa 1

Lago Sul, Brasília-DF, 71650-225



LOURENÇO RIBEIRO

— ADVOGADOS —

lourencoribeiro.com.br

Escritórios de valor na advocacia são aqueles que atendem às demandas de seus clientes com eficiência, agilidade, comprometimento, transparência e ética. Seguindo esse pensamento, foi inaugurado, em 2001, o escritório Luiz Henrique Oliveira Advogados.

Concentrando sua *expertise* nas necessidades de empresas voltadas ao Comércio Internacional, está sediado na Cidade de Santos e conta com parcerias estratégicas nas principais cidades portuárias do País. A filosofia do escritório é investir sempre na qualidade dos serviços jurídicos, de forma a proporcionar a total satisfação do cliente. E foi essa qualidade que tornou o escritório um dos mais admirados em suas áreas de atuação, atraindo para sua carteira de clientes diversas empresas nacionais e multinacionais, dos mais variados segmentos de atuação no Comércio Internacional.

O escritório Luiz Henrique Oliveira Advogados presta serviços jurídicos especializados nas áreas que envolvem o Direito Marítimo, Portuário, Aduaneiro e Comércio Internacional.

Com mais de 20 anos de experiência e grande reconhecimento no mercado, é altamente qualificado para atender às necessidades específicas de seus clientes, prestando assistência consultiva/preventiva e contenciosa/judicial aos armadores, transportadores, NVOCCs e *freight forwarders*, agentes de carga, terminais e demais *players* do comércio internacional. Ciente de que o mercado de *shipping* é caracterizado pela celeridade e informalidade, o escritório intensificou a sua atuação consultiva visando à prevenção de litígios, destacando-se pelo comprometimento na entrega dos resultados.

A gestão técnica e administrativa do escritório é coordenada pelo seu sócio-fundador, Dr. Luiz Henrique P. de Oliveira, advogado especializado em Direito Marítimo, com mais de 20 anos de experiência no mercado de *shipping* e reconhecida atuação no contencioso e consultivo voltados para armadores, NVOCCs, *freight forwarders* e agentes de cargas.

Senior Partner – Luiz Henrique P. de Oliveira – OAB/SP 185.302

<https://lholiveira.adv.br/profissionais/socio-fundador>

Luiz Henrique Oliveira Sociedade de Advogados

CNPJ: 24.555.705/0001-33

Av. São Francisco, nº 65 – Conjunto 71 – Centro – Santos/SP –
CEP 11.013-201

+ 55 13 3219-2455

Contato: lholiveira@lholiveira.adv.br

Website: www.lholiveira.adv.br

Com 18 anos de atuação, o escritório Martarello Advogados é referência em Direito Aduaneiro no País.

Com a prestação de serviços jurídicos inovadores e sofisticados, sob coordenação da sócia-fundadora Kelly Gerbiany Martarello, tem ampla atuação em casos de alta complexidade e que envolvem planejamento preventivo, consultoria empresarial, contencioso administrativo e judicial.

Pioneiro na área aduaneira no Brasil, o escritório Martarello Advogados conta com um time altamente qualificado e experiente, preparado para atuar em cinco áreas do direito, oferecendo soluções criativas e estratégicas envolvendo:

- Direito Aduaneiro;
- Direito Tributário;
- Direito Marítimo e Portuário;
- Direito Civil, Empresarial e Societário;
- Direito Penal Empresarial.

Presente nos Estados de São Paulo e Santa Catarina, onde tem sede no Vale do Itajaí, o escritório acumula ampla *expertise* na solução de demandas e resolução de conflitos em diversos setores da economia, como:

- Comércio;
- Serviço;
- Distribuição de alimentos;
- Indústria siderúrgica;
- Indústria química;
- Indústria de alimentos;
- Indústria têxtil;
- Tecnologia da informação;
- Transporte e logística;
- Comércio internacional;
- Pessoas físicas.

Conheça o escritório

Itajaí/SC | Itajaí Business Office – Av. Coronel Marcos Konder, nº 1024 – Salas 52, 53 e 54 – Centro – Itajaí/SC – CEP: 88301-302

São Paulo/SP | Av. Brasil, nº 842 – Jardim América, São Paulo/SP, CEP: 01430-000

ATUAÇÃO

Direito Aduaneiro | Precursor no campo do Direito Aduaneiro, o escritório Martarello Advogados oferece atendimento especializado a empresas de grande, médio e pequeno portes que realizam ou pretendem realizar operações de comércio exterior.

Direito Tributário | Referência no atendimento a empresas de grande porte na área de importação e exportação, consultoria tributária e gerenciamento de riscos fiscais, elaboração de defesas em todas as instâncias administrativas.

Direito Penal Empresarial | Acompanhamento, orientação e defesa de pessoas físicas e jurídicas em ações envolvendo crimes econômicos, empresariais e tributários.

Direito Marítimo e Portuário | Assistência jurídica plena relacionada ao transporte e frete marítimos para importadores e exportadores, *tradings*, despachantes aduaneiros.

Direito Civil – Empresarial – Societário | Atuação preventiva e contenciosa, emissão de pareceres, orientações, informativos, defesas, recursos, audiências e afins.

A Reis Gonçalves Associados é uma sociedade de advogados que tem como objetivo atender clientes que buscam a advocacia de solução, tanto na assessoria e consultoria preventivas quanto no contencioso administrativo e judicial nos ramos do Direito Empresarial, Internacional, Tributário, Aduaneiro, Marítimo e Portuário.

Atua há mais de vinte anos prestando serviços para diversos segmentos empresariais, tais como construção civil, construção naval, indústria de pescados, indústria gráfica, energia elétrica, infraestrutura, terminais portuários, importadoras, exportadoras, comissárias de despacho, agenciamento de cargas, entre outros intervenientes no comércio exterior.

Cláudio Augusto Gonçalves Pereira

Sócio-fundador da Reis Gonçalves Associados. Advogado. Especialista em Direito Processual Civil pelo Centro de Extensão de Universitária (CEU/SP). Pós-Graduado em Direito Tributário pela Universidade de São Paulo (USP/SP). Mestre em Filosofia do Direito e do Estado pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC/SP). Doutorando em Direito Constitucional Tributário pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC/SP). Professor convidado do Curso de Pós-Graduação de Direito Aduaneiro da Universidade do Vale de Itajaí (Univali). Professor do Curso de Pós-Graduação de Direito Aduaneiro da Universidade do Sul de Santa Catarina (Unisul). Conselheiro do Conselho Administrativo de Recursos Fiscais – Carf (2011-2016). Conselheiro do Conselho Municipal de Tributos da Prefeitura do Município de São Paulo (2006-2016). Autor de diversos artigos jurídicos e organizador da obra coletiva *Ensaio de Direito Aduaneiro*.

Raquel Segalla Reis

Sócia-fundadora da Reis Gonçalves Associados. Advogada. Especialista em Direito Empresarial pela Universidade Estadual de Londrina (UEL). Especialista em Direito da Aduana e do Comércio Exterior pela Universidade do Vale do Itajaí (Univali). Especialista em Derecho Aduanero de la Unión Europea pela Universidad de Valencia, España. Autora e organizadora da obra coletiva *Ensaio de Direito Aduaneiro*.



REIS
GONÇALVES
associados

Cláudio Gonçalves

OAB/SP 157457

47 2125-1840 | 47 99104.4908

reisgoncalves.com.br

Rua Laguna, 242, Centro

Ed. Espaço Empresarial | Sala 302

CEP 88.301-460 | Itajaí - SC

O Escritório Solon Sehn e Advogados Associados é especializado nas áreas de Direito Tributário, Aduaneiro e Portuário, sendo composto por profissionais com formação jurídica sólida e atualizada com as melhores práticas nacionais e internacionais de *compliance*.

A equipe, fluente em inglês, espanhol e italiano, é formada por profissionais orientados pela qualificação, pela ética e pelo respeito ao cliente.

Para mais informações, endereços e contatos:

Florianópolis/SC

Av. Trompowsky, nº 354 – Sala 301

Centro Executivo Ferreira Lima

Centro – CEP 88015-300

Telefones: +55 (48) 3028 0007 | 3028 0027

São Paulo/SP

Rua Funchal, nº 411 – 5º andar – Sala 12B

Edifício Funchal

Vila Olímpia – CEP 04551-060

Telefone: +55 (11) 3192 3744

Site

<http://www.ssadv.com.br/>

E-mail

adm@ssadv.com.br

Primeiramente, gostaríamos de ressaltar a importância da iniciativa da Revista em promover o conhecimento jurídico especializado, principalmente em uma área tão insular como é a do Direito Marítimo, Aduaneiro, Portuário. Em tempos de Google, considerado como o guardião da verdade e das soluções rápidas, poder recorrer à fontes de autoridade é algo raro e, infelizmente, escasso.

O Tocantins & Pacheco Advogados é um escritório de advocacia de serviço multidisciplinar fundado em 2020 por sócios dos mais tradicionais escritórios brasileiros, com sólida experiência acadêmica e profissional em diversas áreas do direito e de indústria. O Tocantins & Pacheco Advogados tem sócios dedicados ao Direito Administrativo, Concorrencial, Arbitragem e Mediação, Direito do Consumidor, Contratos, Direito Societário, Imigração Corporativa, Recuperação de Crédito e Societário, Reorganização, Energia, Meio Ambiente, Direito Marítimo e Portos, Infraestrutura, Seguros e Resseguros, Direito Tributário (incluindo Planejamento Tributário e Contencioso Tributário), Propriedade Intelectual, Comércio Internacional, Direito Trabalhista e Previdenciário, Contencioso, Fusões e Aquisições, Petróleo e Gás, e Direito Imobiliário.

O Tocantins & Pacheco Advogados se orgulha da abordagem proativa, objetiva e orientada aos negócios que adota para os assuntos do cliente, enquanto presta serviços jurídicos de alta qualidade de maneira economicamente eficiente, sempre procurando praticar honorários justos e equilibrados. O Escritório se esforça para oferecer um serviço ágil, criativo e eficaz, com a ativa e efetiva participação dos seus sócios em todos os trabalhos, desde o início e até o seu final, desfrutando dos desafios colocados por muitos clientes que são líderes em seus respectivos setores e, como tal, esperam os mais altos níveis de desempenho e entrega.

Nos últimos vinte anos, os sócios do Tocantins & Pacheco Advogados têm sido consistentemente classificados como os mais prestigiados institutos de pesquisa internacionais, tais como Chambers and Partners (Global and Latin America), Latin Lawyer, LACCA, Who's Who Legal, Euromoney, Legal 500 e Best Lawyers.

Destaque para a advogada Amanda Lobato, líder das áreas do Direito Marítimo e Portuário e que, apesar de formada há apenas 10 anos, acumula vasta experiência no setor, orgulhando-se da postura proativa e empática, essenciais para destacá-la dentre os demais profissionais do ramo. Para mais informações, visitem o perfil da advogada no LinkedIn: <https://www.linkedin.com/in/amanda-lobato-shipping/> ou pelo e-mail: alobato@ctadv.com.br

O escritório Tussi & Platchek Advogados Associados nasceu em 2010 com a visão e o objetivo de atender os profissionais que atuam no comércio internacional ou cujas operações estejam voltadas ao comércio exterior.

Para tanto, nossos profissionais estão envolvidos, diretamente, nas vidas acadêmicas nacional e internacional, seja participando e apresentando trabalhos nos mais importantes eventos ou coordenando e ministrando cursos de especialização e aprimoramento.

Sempre atentos aos anseios dos nossos clientes, nossa equipe preza por desenvolver soluções específicas para a necessidade de cada caso, de modo a propiciar um resultado eficaz e seguro.

Com um corpo jurídico especializado e atento a todo o desenvolvimento legal das relações condizentes ao comércio internacional, o escritório Tussi & Platchek oferece serviços capazes de atender todos os profissionais envolvidos no comércio exterior, englobando transportadores, exportadores, importadores, *trading companies*, despachantes e demais personagens dos cenários mercantis nacional e internacional.

Entre as nossas áreas de atuação, destacam-se:

- Direito Aduaneiro, estando apto a oferecer serviços de gestão, assessoria e consultoria na área jurídico-aduaneira, no intuito de assegurar a regularidade e correção das transações comerciais realizadas pelos importadores e exportadores, bem como a defesa de seus interesses, apresentando soluções de caráter legal para o desenvolvimento das atividades de comércio exterior, que inclui análise de contratos internacionais, assessoria no pleito de regimes aduaneiros especiais, impugnações na esfera administrativa junto aos órgãos gestores de multa, perdimento de veículo, perdimento de mercadoria, perdimentos de moeda e sanções administrativas, impetração de medidas judiciais, defesa na esfera criminal de crimes derivados das operações de comércio exterior, como contrabando, descaminho e falsidade ideológica, acompanhamento e assessoramento em procedimentos aduaneiros especiais e de revisão aduaneira, pleito para repetição de indébito e restituição de tributos aduaneiros, auditoria aduaneira, entre outros serviços;
- Direito da Energia, atuando juntos aos segmentos de geração, transmissão e distribuição, auxiliando no desenvolvimento de

projetos, financiamentos, questões regulatórias, licenciamento ambiental e M&A para projetos envolvendo centrais geradoras de energia renovável, bem como atendendo operações envolvendo óleo e gás, junto aos segmentos de exploração e produção, gasodutos e oleodutos, gás natural e petroquímica;

- Direito Marítimo, estando em constante sintonia com o Direito Internacional e, primeiramente, com as regras e os costumes de navegação nos mais importantes portos do mundo (*lex marítima*), oferecendo um grande rol de serviços advocatícios relacionados com o transporte de mercadoria e pessoas por via aquaviária capaz de atender armadores, NVOCCs, transitários de carga, exportadores, importadores e todos aqueles que, de alguma forma, dependam dessa importante atividade global.
- Direito Securitário, oferecendo a mais completa assessoria e consultoria, atuando na elaboração de pareceres, análises contratuais, defesa de clientes nas esferas administrativa e contenciosa judicial.

Nossa sede está localizada na Avenida Sete de Setembro, nº 885, Bairro Fazenda, CEP 88.301-203, Município de Itajaí/SC, atendendo por meio dos seguintes contatos: (47) 3046-3333 / diretoria@tpadvogados.com.br.

Fundado no ano de 1989 na Cidade de Vitória/ES, Zouain, Rizk, Colodetti & Advogados Associados é um escritório voltado para a atuação junto a empresas nacionais e internacionais, em especial nas áreas de direito marítimo e portuário, trabalhista, tributário, aduaneiro, cível e empresarial.

Com quadro profissional completo para atender todas as necessidades jurídicas de nossos clientes, o Zouain, Rizk, Colodetti & Advogados Associados é reconhecido por sua atuação nos ramos do direito marítimo, portuário e aduaneiro, especialmente atendendo terminais, empresas de comércio exterior, empresas de navegação e clubes de P&I.

A sociedade subscrevente é associada à Aliança Brasileira de Advocacia Empresarial (Albrae)¹. Por meio desta rede, o Zouain, Rizk, Colodetti & Associados mantém parceria institucional com outros escritórios de advocacia situados em praticamente todos os Estados da Federação (1 por Estado). Essa aliança propicia relacionamentos valiosos por todo o País e gera maior efetividade e celeridade no acompanhamento de processos fora do Estado do Espírito Santo.

Nosso escritório entende que cada cliente é único em suas características de atuação, seus desafios e seus objetivos. Por esse motivo, o Zouain, Rizk, Colodetti & Associados opta por manter um número razoável de processos ativos dentro do escritório, possibilitando à firma atender à expectativa de uma entrega rápida e efetiva de resultados, atendimento personalizado e transparência na prestação de serviços.

Trata-se de opção gerencial que, em nossa experiência, tem resultado na redução do tempo médio de tramitação processual e no aumento na interação com nossos clientes, com maior conhecimento de suas necessidades/objetivos específicos e possibilidade de visitas periódicas às sedes de nossos parceiros.

Especificamente no âmbito do Direito Marítimo e Portuário, o escritório atua há 30 (trinta) anos não só em âmbito contencioso como também consultivo, assessorando clientes e participando ativamente dos debates normativos mais importantes do País nos últimos anos, como na edição das Leis nºs 10.233/2001 (criação da Antaq), 12.815/2013 (Lei dos Portos) e 13.105/2015 (Código de Processo Civil) – já em vigor –, bem como do PL 1.572 (novo Código Comercial). A título de exemplo, a redação atual dos procedimentos marítimos (ratificação de protestos e processos testemunhá-

1 Disponível em: <http://www.albrae.com.br/>.

veis de bordo e regulação de avaria grossa) no Código de Processo Civil e o livro de Direito Marítimo do PL 1.572 (novo Código Comercial) contaram com participação direta e ativa de membros de nossa equipe.

Neste contexto, o escritório é atualmente uma referência não só em Direito Marítimo e Portuário, como também em Direito do Trabalho, tendo participado ativamente de todos os acordos e convenções coletivos com sindicatos de trabalhadores portuários e marítimos nos Estados do Rio de Janeiro e Espírito Santo há mais de 20 anos

SÓCIOS

Carla Gusman Zouain – OAB/ES 7.582

Advogada formada pela Ufes;

Membro da Associação Brasileira de Direito Marítimo;

Membro do Instituto Iberoamericano de Direito Marítimo;

Especialista em Direito do Trabalho e Processual do Trabalho pela Universidade Cândido Mendes;

Professora de Direito do Trabalho na Faesa;

Fala inglês.

E-mail: carla.zouain@zrc.adv.br.

Werner Braun Rizk – OAB/ES 11.018 E OAB/SP 348.308

Procurador do Estado do Espírito Santo;

Secretário-Geral da Associação Brasileira de Direito Marítimo (biênios 2017/2018 e 2019/2020);

Membro da Associação Brasileira de Direito Marítimo, integrante do grupo de estudos para elaboração de proposta de emenda ao Projeto de Código Comercial (PL 1.572/2011), com a inserção de um livro dedicado ao Direito Marítimo;

Membro do Grupo de Juristas constituído pela Senadora Relatora Soraya Thronicke para estudos e consolidação do texto no Senado Federal do Projeto de Código Comercial (PLS 487/2013), com a inserção de um livro dedicado ao Direito Marítimo;

Membro do Working Group do Comitê Marítimo Internacional para restabelecimento da lex marítima;

Membro do Instituto Iberoamericano de Direito Marítimo;
Membro da Comissão do Conselho Federal da OAB para acompanhamento do Projeto de Código Comercial;
Membro da Comissão de Direito Marítimo e Portuário da OAB/SP;
Especialista em Direito Marítimo e Portuário pela Universidade Católica de Santos;
Especialista em Direito Civil e Processual Civil pela Universidade Gama Filho;
Fala inglês.
E-mail: werner.rizk@zrc.adv.br.

Bárbara Braun Rizk – OAB/ES 13.843

Advogada formada pela Universidade Federal do Espírito Santo (Ufes);
Membro da Associação Brasileira de Direito Marítimo;
Membro do Instituto Iberoamericano de Direito Marítimo;
Especialista em Direito do Trabalho, Processual do Trabalho e Previdenciário pela Faculdade de Direito de Vitória (FDV);
Fala inglês.
E-mail: barbara.rizk@zrc.adv.br.

Bruno Colodetti – OAB/ES 11.376

Advogado formado pela Universidade Federal do Espírito Santo (Ufes);
Procurador do Estado do Espírito Santo;
Ex-Procurador Federal com exercício na Procuradoria Federal Especializada do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS/RJ);
Ex-Analista Judiciário da Justiça Federal Seção Judiciária do Espírito Santo;
Membro do Conselho Editorial da Revista Jurídica da Associação dos Procuradores do Estado do Espírito Santo (Apes);
Membro do Conselho Editorial da Revista Jurídica da Procuradoria-Geral do Estado do Espírito Santo (PGE/ES);
Mestre em Direito Processual pela Universidade Federal do Espírito Santo (Ufes);
Fala inglês.
E-mail: bruno@colodetti.adv.br.

ARTIGOS E TRABALHOS ACADÊMICOS PUBLICADOS PELOS MEMBROS EM REFERÊNCIA:

RIZK, Werner Braun. A circularização para autorização de afretamento de embarcações e seus limites objetivos. *Revista Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário*, São Paulo: Síntese, v. 7, n. 42, jan./fev. 2018.

_____. *A proposta de emenda da Associação Brasileira de Direito Marítimo ao projeto de novo Código Comercial – PL 1.572/2011*. Direito marítimo e portuário: novas questões. São Paulo: Quartier Latin, 2013.

_____. *A Resolução Normativa nº 18/2017 da Antaq e suas consequências ao mercado de shipping*. Mar em Movimento. Belo Horizonte: Arraes Editores, 2018.

_____. Aspectos da “convivência” do microsistema de direito marítimo e do Código Civil. *Revista Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário*, São Paulo: Síntese, v. 1, n. 5, nov./dez. 2011.

_____. *Da ratificação dos protestos marítimos e dos processos testemunháveis formados a bordo no Código de Processo Civil*. Breves comentários ao novo Código de Processo Civil. 3. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2016.

_____. *Da ratificação dos protestos marítimos e dos processos testemunháveis formados a bordo no Código de Processo Civil de 2015*. Breves comentários ao novo Código de Processo Civil. 3. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2016.

_____. *Da regulação de avaria grossa*. Breves comentários ao novo Código de Processo Civil. 3. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2016.

_____. *O arresto de navios e o novo Código de Processo Civil*. Coleção de Grandes Temas do Novo CPC: tutela provisória. 2. ed. São Paulo: JusPodivm, v. 6, 2019.

_____. *O aviso de prontidão (notice of readiness) inválido e suas consequências*: Análise do instituto à luz de precedentes ingleses e da legislação brasileira atinente à condição suspensiva. Direito marítimo e portuário: novas questões. São Paulo: Quartier Latin, 2013.

_____. Transportadores internacionais e seus agentes: uma breve análise das relações havidas entre esses sujeitos. *Revista Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário*, v. 9, n. 52, set./out. 2019.

ZOUAIN, Carla Gusman. Comitê de Relações do Trabalho Portuário: uma nova ferramenta de incentivo ao desenvolvimento da infraestrutura portuária. *Revista Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário*, São Paulo: Síntese, v. 1, n. 5, nov./dez. 2011.

_____. Da igualdade de direitos entre o trabalhador portuário avulso e o trabalhador com vínculo permanente. *Revista Trabalhista e Previdenciária*, São Paulo: Síntese, v. 1, n. 283, jan. 2013.

Estamos à disposição caso se façam necessários quaisquer esclarecimentos ou informações adicionais.

Atenciosamente,

Vitória/ES, 3 de novembro de 2021.

ZOUAIN, RIZK, COLODETTI & ADVOGADOS ASSOCIADOS

A *Revista Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário* foi lançada em 2011 pelo Instituto de Estudos Marítimos – IEM, entidade independente e autônoma de direito privado, com fins lucrativos, fundada em 2008 para o desenvolvimento de projetos e a promoção de pesquisas e treinamentos nas diversas áreas afetas à navegação, portos e hidrovias, tais como a regulação da navegação, a infraestrutura e a tecnologia portuária, a construção naval, o meio ambiente e a logística do transporte aquaviário marítimo e fluvial, contribuindo, assim, para a difusão de conhecimento nestes setores.

Em janeiro de 2021, a *Revista Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário* passou a ser comandada por uma parceria do Instituto de Estudos Marítimos com a Seldras Comunicações.

Num ano especial, em que a *Revista Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário* comemorou o seu 10º aniversário, seus assinantes tiveram acesso a um conteúdo riquíssimo.

Foram abordados temas da maior importância nos Assuntos Especiais de cada edição:

Edição 60

O “Descomissionamento de embarcações” foi estudado por meio dos seguintes artigos: “A necessidade de uma regulamentação uniforme sobre o descomissionamento de plataformas em vista do princípio da universalidade”, de autoria de Werner Braun Rizk; “Descomissionamento e reciclagem de plataformas: aspectos jurídicos relevantes”, de autoria de Wellington Nogueira Camacho; e “O impacto da Convenção de Hong Kong no descomissionamento e na reciclagem de embarcações e estruturas *offshore*”, de autoria de Nilton Mattos e Duane Sarlo de Brito Santos.

Edição 61

Nesta edição, voltada ao debate de questões relevantes do Direito Aduaneiro, tivemos também a contribuição de autores renomados nos seguintes artigos: “Liberação de mercadorias e pagamento de tributos aduaneiros – O RE 1.059.591/SC, sob as perspectivas nacional e internacional”, de autoria de Mauricio Dalri Timm do Valle e Rosaldo Trevisan, e o estudo “Evolución

del Derecho Aduanero y rol de la Aduana moderna”, de autoria de Ricardo Xavier Basaldúa.

Edição 62

“Investimentos em arrendamentos portuários – Regulação e atividade econômica”, assunto de extrema relevância, foi tratado nos seguintes artigos: “Prorrogação antecipada: mecanismo de atração de novos investimentos portuários ou válvula de escape de investimentos represados?”, de autoria de Denis Austin Gamell; “A nova portaria que disciplina a exploração direta e indireta de áreas e instalações não afetas às operações portuárias”, de autoria de Felipe Serra e Alexandre Rodrigues Souza; e a “Estratégia de investimento em terminais portuários privados no Brasil”, de Ana Carolina Velloso Assis e Rafael Igrejas.

Edição 63

A entrada em vigor no Brasil da Maritime Labor Convention – MLC 2006, após a publicação do Decreto nº 10.671, de 9 de abril de 2021, foi objeto de uma edição especial que tratou dos seu principais dispositivos. Foram selecionados 11 textos de advogados, juizes, promotores, nos quais vemos representadas algumas dessas questões, sendo certo que apenas nos propomos a iniciar os debates, que, com certeza, se aprofundarão nos próximos volumes da *Revista*. São estes os 11 textos: “A ratificação da Convenção sobre Trabalho Marítimo e a essencialidade da ‘gente do mar’”, de autoria de Wilson Pereira de Lima Filho; “MLC/2006: relevância, objetivos e perspectivas internacionais”, de autoria de Wellington Nogueira Camacho; “Breves reflexões sobre a entrada em vigor da Convenção sobre Trabalho Marítimo e o conflito de normas no Direito do Trabalho”, de autoria de Fabio Correia Luiz Soares; “Os padrões de jornada de trabalho dos marítimos e a Maritime Labour Convention 2006”, de autoria de Mauricio Coentro Pais de Melo; “Da compatibilização da Convenção sobre Trabalho Marítimo – MLC 2006 com a legislação vigente, no tocante à jornada de trabalho dos marítimos”, de autoria de Bárbara Braun Rizk; “Considerações acerca da fiscalização e certificação de navios com a entrada em vigor da Convenção do Trabalho Marítimo – MLC 2006 no Brasil”,

de autoria de Mauro Costa Cavalcante Filho e Alline Bessa de Meneses; “Reflexos da MLC no Direito Previdenciário Nacional”, de autoria de Milene Zerek Resende e Homero Wanderson Luiz Geremias; “Saúde, segurança e prevenção de acidentes no contexto da MLC 2006”, de autoria de Juarez Camargo de Almeida Prado Filho; “Apontamentos sobre o contrato de trabalho com a entrada em vigor da Convenção sobre o Trabalho Marítimo de 2006 e um breve comparativo com o Direito português”, de autoria de Roberto Kurtz Queiroz e Rodrigo Marquett Carvalho da Cruz; “Convenção nº 186 da OIT (MLC 2006) – Aplicabilidade aos tripulantes brasileiros contratados para trabalhar em navios de cruzeiros marítimos”, de autoria de Maria Lúcia Menezes Gadotti; e “Direitos trabalhistas do trabalhador do mar: uma análise a partir da Convenção do Trabalho Marítimo”, de autoria de Ingrid Zanella Andrade Campos e Pedro Calmon Neto.

Edição 64

A assinatura do Memorando de Entendimentos nº 01/2021 entre a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Cade motivou a escolha do tema desta edição: “Serviço de segregação e entrega (SSE) de contêineres – Memorando de Entendimentos nº 01/2021”. A doutrina foi composta pelos seguintes artigos: “Proposição de método para a avaliação de abusividade na prestação e cobrança do serviço de segregação e entrega (SSE) de contêineres”, de autoria de Luis C. S. Montenegro, Tiago Buss, Carlos Frederico Alves, Rodrigo Tavares Paiva, Andre Zajdenweber, Fernando Seabra e Enzo Morosini Frazzon; “O serviço de segregação e entrega de contêineres (SSE) é um ilícito concorrencial”, de autoria de Fernando Neves e Breno Felizola; e “Da segurança jurídica no setor portuário e necessária harmonia entre os órgãos reguladores sob a ótica da cobrança do serviço de segregação e entrega de contêineres (‘SSE’)", de autoria de Marcelo Sammarco e José Urbano Cavalini Junior.

Edição 65

A “Observância das garantias constitucionais na fiscalização aduaneira” foi tema proposto para a análise dos procedimentos aduaneiros na atualidade e estudado por meio dos seguintes

artigos: “Pressupostos para caracterização de interposição fraudulenta e aplicação da pena de perdimento no contexto administrativo fiscal atual”, de autoria de Rodrigo Maito da Silveira e Mateus Tiagor Campos; “Limites do poder de polícia aduaneiro e a Instrução Normativa RFB nº 1.986/2020”, de autoria de Laércio Cruz Uliana Junior; e “Da seleção indiscriminada das importações ao canal cinza em decorrência do procedimento de fiscalização de combate às fraudes aduaneiras”, de autoria de Kelly Gerbiany Martarello, Josiane Zordan Battiston e Nadine Viaud Gattães.

Já na doutrina da Parte Geral e da Seção Especial – cujo tema de submissão dos artigos é livre –, tivemos 21 artigos sobre matérias importantíssimas para todos os envolvidos na cadeia logística do transporte aquaviário, sejam os próprios donos de carga, transportadores, operadores do Direito, entes envolvidos no desembarço aduaneiro. Foram textos ricos em ideias e profundos em suas análises, propiciando aos leitores mais uma oportunidade de descobrir assuntos novos e de aprimorar os seus conhecimentos.

A *Revista Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário* obteve ainda este ano, no mês de julho, o reconhecimento pela sua qualidade e universalidade de conteúdo, ao se tornar Repositório Autorizado do Tribunal Marítimo, somando-se esta fonte única ao repositório de decisões dos Tribunais Regionais Federais, publicado regularmente pelo periódico.

Grata surpresa foi a oportunidade para o lançamento deste Suplemento contendo os Anais do IX Congresso Nacional de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da OAB, ocorrido nos dias 26 e 27 de agosto de 2021, no Estado de Santa Catarina. A publicação desta obra aberta aos não assinantes garantirá acesso ao conteúdo abordado nos dois dias de Congresso, aos trabalhos apresentados na ocasião, além de uma lista completa de comissões especiais em funcionamento no País.

A extensão dos trabalhos desenvolvidos pela OAB em suas seccionais, com um número surpreendente de membros participantes, é motivo de orgulho para toda a classe, sendo oportuno um cumprimento especial de toda a nossa equipe editorial para aqueles que tornaram possível a realização do evento e para aqueles que dele participaram.

Trazemos, enfim, uma colaboração para todos os que desenvolvem estudos nas áreas do Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário, com a publicação, a seguir, do Índice 2021 da *Revista Direito Aduaneiro, Marítimo e*

Portuário, onde pode ser encontrada uma lista das doutrinas publicadas e da jurisprudência selecionada, que compõe um acervo de mais de 4.600 decisões relevantes.

Aproveite este conteúdo especial e tenha uma ótima leitura!

Dr. André Benevides de Carvalho

Diretor do Instituto de Estudos Marítimos

ASSUNTO ESPECIAL**A Entrada em vigor no Brasil da *Maritime Labor Convention* – MLC, 2006. Decreto nº 10.671, de 9 de Abril de 2021****DOCTRINAS**

1. A Ratificação da Convenção sobre Trabalho Marítimo e a Essencialidade da “Gente do Mar”
Wilson Pereira de Lima Filho 63/9
2. MLC/2006: Relevância, Objetivos e Perspectivas Internacionais
Wellington Nogueira Camacho 63/17
3. Breves Reflexões sobre a Entrada em Vigor da Convenção sobre Trabalho Marítimo e o Conflito de Normas no Direito do Trabalho
Fabio Correia Luiz Soares 63/34
4. Os Padrões de Jornada de Trabalho dos Marítimos e a *Maritime Labour Convention* 2006
Mauricio Coentro Pais de Melo 63/44
5. Da Compatibilização da Convenção sobre Trabalho Marítimo – MLC 2006 com a Legislação Vigente, no Tocante à Jornada de Trabalho dos Marítimos
Bárbara Braun Rizk 63/63
6. Considerações Acerca da Fiscalização e Certificação de Navios com a Entrada em Vigor da Convenção do Trabalho Marítimo – MLC 2006 no Brasil
Mauro Costa Cavalcante Filho e Alline Bessa de Meneses 63/79
7. Reflexos da MLC no Direito Previdenciário Nacional
Milene Zerek Resende e Homero Wanderson Luiz Geremias 63/95
8. Saúde, Segurança e Prevenção de Acidentes no Contexto da MLC 2006
Juarez Camargo de Almeida Prado Filho 63/117
9. Apontamentos sobre o Contrato de Trabalho com a Entrada em Vigor da Convenção sobre o Trabalho Marítimo de 2006 e um Breve Comparativo com o Direito Português
Roberto Kurtz Queiroz e Rodrigo Marquett Carvalho da Cruz 63/127
10. Convenção nº 186 da OIT (MLC 2006) – Aplicabilidade aos Tripulantes Brasileiros Contratados para Trabalhar em Navios de Cruzeiros Marítimos
Maria Lúcia Menezes Gadotti 63/144

11. Direitos Trabalhistas do Trabalhador do Mar: uma Análise a Partir da Convenção do Trabalho Marítimo
Ingrid Zanella Andrade Campos e Pedro Calmon Neto 63/159

Aspectos Atuais do Direito Aduaneiro

DOCTRINAS

1. Liberação de Mercadorias e Pagamento de Tributos Aduaneiros – O RE 1.059.591/SC, sob as Perspectivas Nacional e Internacional
Mauricio Dalri Timm do Valle e Rosaldo Trevisan 61/9
2. Evolución del Derecho Aduanero y Rol de la Aduana Moderna
Ricardo Xavier Basaldúa..... 61/36

JURISPRUDÊNCIA

1. Jurisprudência Comentada (TRF 4ª R.)..... 61/59
2. Ementário de Jurisprudência..... 61/64

Descomissionamento de Embarcações

DOCTRINAS

1. A Necessidade de uma Regulamentação Uniforme sobre o Descomissionamento de Plataformas em Vista do Princípio da Universalidade
Werner Braun Rizk..... 60/9
2. Descomissionamento e Reciclagem de Plataformas: Aspectos Jurídicos Relevantes
Wellington Nogueira Camacho 60/26
3. O Impacto da Convenção de Hong Kong no Descomissionamento e na Reciclagem de Embarcações e Estruturas Offshore
Nilton Mattos e Duane Sarlo de Brito Santos..... 60/52

Investimentos em Arrendamentos Portuários – Regulação e Atividade Econômica

DOCTRINAS

1. Prorrogação Antecipada: Mecanismo de Atração de Novos Investimentos Portuários Ou Válvula de Escape de Investimentos Represados?
Denis Austin Gamell 62/9

2. A Nova Portaria Que Disciplina a Exploração Direta e Indireta de Áreas e Instalações Não Afetas às Operações Portuárias
Felipe Serra e Alexandre Rodrigues Souza..... 62/36
3. Estratégia de Investimento em Terminais Portuários Privados no Brasil
Ana Carolina Velloso Assis e Rafael Igrejas 62/43

RESENHA LEGISLATIVA

1. Portaria nº 51, de 23 de Março de 2021..... 62/63

Observância das Garantias Constitucionais na Fiscalização Aduaneira

DOCTRINAS

1. Pressupostos para Caracterização de Interposição Fraudulenta e Aplicação da Pena de Perdimento no Contexto Administrativo Fiscal Atual
Rodrigo Maito da Silveira e Mateus Tiagor Campos 65/9
2. Limites do Poder de Polícia Aduaneiro e a Instrução Normativa RFB nº 1.986/2020
Laércio Cruz Uliana Junior 65/24
3. Da Seleção Indiscriminada das Importações ao Canal Cinza em Decorência do Procedimento de Fiscalização de Combate às Fraudes Aduaneiras
Kelly Gerbiany Martarello, Josiane Zordan Battiston e Nadine Viaud Gattáes..... 65/46

Serviço de Segregação e Entrega (SSE) de Contêineres – Memorando de Entendimentos nº 01/2021

DOCTRINAS

1. Proposição de Método para a Avaliação de Abusividade na Prestação e Cobrança do Serviço de Segregação e Entrega (SSE) de Contêineres
Luis C. S. Montenegro, Tiago Buss, Carlos Frederico Alves, Rodrigo Tavares Paiva, Andre Zajdenweber, Fernando Seabra e Enzo Morosini Frazzon 64/9
2. O Serviço de Segregação e Entrega de Contêineres (SSE) É um Ilícito Concorrencial
Fernando Neves e Breno Felizola..... 64/31

3. Da Segurança Jurídica no Setor Portuário e Necessária Harmonia entre os Órgãos Reguladores sob a Ótica da Cobrança do Serviço de Segregação e Entrega de Contêineres (“SSE”)
Marcelo Sammarco e José Urbano Cavalini Junior 64/37

DOCUMENTO RELEVANTE

1. Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Acordo – Memorando de Entendimentos nº 01/2021 64/51

RESENHA LEGISLATIVA

1. Resolução Normativa nº 34, de 19 de Agosto de 2019..... 64/55

EMENTÁRIO

1. Ementário de Jurisprudência..... 64/63

PARTE GERAL

DOCTRINAS

1. A Inconstitucionalidade da Interposição Fraudulenta Presumida
Paula Jacques Goulart 65/74
2. A Inconstitucionalidade da Retenção de Mercadorias Importadas após o Julgamento do RE 1090591/SC
Carolina Silveira..... 60/64
3. Análise Crítica sobre a Predisposição da BR do Mar a Atenuar Desigualdades Regionais
José Carlos Higa de Freitas e Ana Beatriz Junot Longhin..... 60/102
4. A Navegação Interior no Brasil para escoamento da Produção
Lucas Cardoso Passos..... 65/61
5. Barreiras Técnicas à Exportação Aplicadas aos Portos
Steeve Beloni Corrêa Dielle Dias 62/99
6. Clandestinidade e Segurança Cibernética na Navegação Autônoma
Gabriel Leite Carvalho 61/91
7. Considerações Acerca do Reconhecimento e Execução de Sentenças Estrangeiras Relativas ao Direito Marítimo e ao Direito do Mar sob uma Perspectiva Brasileira
Paulo Henrique Reis de Oliveira 62/76
8. Descarbonização e Sustentabilidade do Transporte Marítimo na Era Pós-Covid. Breves Considerações
Maria Cristina Gontijo Peres Valdez Silva 64/113

9. Direito do Mar e a Poluição por Detritos, Plásticos e Microplásticos Wellington Nogueira Camacho	61/70
10. Investidores Estrangeiros: Previsões Normativas e Resolução de Disputas contra Entes Públicos Brasileiros Elis Wendpap	60/82
11. Limites da Revisão Aduaneira Cláudio Augusto Gonçalves Pereira	62/114
12. OEA e a Autorregularização de Infrações Aduaneiras Fernando Pieri Leonardo	64/77
13. Os Impactos do Regime de Emergência Sanitária (Covid-19) nas Relações do Trabalho Portuário Avulso Felipe Barbosa de Menezes	65/90
14. Prescrição Intercorrente em Matéria Aduaneira Cláudio Augusto Gonçalves Pereira	64/99
15. Sobre-Estadia de Contêineres – A Natureza Jurídica da <i>Demurrage</i> no Direito Brasileiro Pedro Henrique Soares	61/102

JURISPRUDÊNCIA JUDICIAL

ACÓRDÃOS NA ÍNTEGRA

1. Tribunal Marítimo	64/130, 65/120, 129
2. Tribunal Regional Federal da 1ª Região.....	60/113, 61/122,62/128, 64/143, 65/133
3. Tribunal Regional Federal da 2ª Região.....	60/120, 61/141,62/134, 64/153, 65/146
4. Tribunal Regional Federal da 3ª Região	60/126, 61/150,62/145, 64/176, 65/152
5. Tribunal Regional Federal da 4ª Região.....	60/151, 61/159,62/160, 64/183, 65/163,
6. Tribunal Regional Federal da 5ª Região.....	60/162, 61/171,62/170, 64/190, 65/172

EMENTÁRIO

1. Ementário de Jurisprudência.....	60/180, 61/182, 62/178,64/195, 65/178
-------------------------------------	--

SEÇÃO ESPECIAL**DIREITO EM DEBATE**

1. Estudo Comparativo da Responsabilidade Civil do Comandante do Navio e do Prático na Navegação em Águas Restritas
Kerolay Amado Cantoni e Francisco de Assis Almeida62/233
2. Implicações Colaterais dos Embargos de Declaração com Efeitos Infringentes no Processo Marítimo: Possibilidade de Equívoco na Ministração da Dose
Matusalém Gonçalves Pimenta e Lucas Sarmento Pimenta64/268

EM POUCAS PALAVRAS

1. Breve Ensaio sobre o Princípio do Mutualismo, a Força da Sub-Rogação e Sua Importância para o Ressarcimento
Paulo Henrique Cremoneze61/240
2. Imposto de Importação – Multa de Ofício Ou Multa de Mora no Curso do Despacho Aduaneiro até o Desembaraço?
Walter Machado Veppo64/263

JURISPRUDÊNCIA COMENTADA

1. Segurador Sub-rogado em Juízo e o Superior Tribunal de Justiça O Direito de Regresso Nasce com a Sub-rogação: Nada Pode Enfraquecer Sua Força e Amplitude
Paulo Henrique Cremoneze60/233

PARECER

1. Parecer – Imposto de Importação – Base de Cálculo Valor Aduaneiro – Capatazia, THC-DTHC
Solon Sehn65/243

INFORMATIVO DO TRIBUNAL MARÍTIMO64/287

RESENHA LEGISLATIVA

1. Decreto nº 10.671, de 9 de Abril de 202163/175

Normas Editoriais para Envio de Artigos60/7, 61/7, 62/7, 63/7, 64/7, 65/7

A

AÇÃO ANULATÓRIA DE DÉBITO FISCAL

- Ação anulatória de débito fiscal – prestação de serviço – transporte marítimo de combustível – embarcações de navegação de longo curso – exportação – isenção heterônoma – prevalência do entendimento consagrado no C. STJ..... 64/4508, 195
- Tributário. Apelação. Ação anulatória de débito fiscal. Importação. Ocultação do real adquirente. Interposição fraudulenta. Inaptidão do CNPJ. Possibilidade. Ausência de violação ao devido processo legal. Não comprovação da origem, disponibilidade e transferência dos recursos. Apelação desprovida. (TRF 2ª R.)..... 64/4504, 153

AÇÃO CIVIL PÚBLICA

- Ação civil pública – improbidade administrativa – recebimento da inicial – ausência de indícios..... 64/4509, 195
- Ação civil pública – irregularidades em exercício de atividade delegada pela marinha – TAC cumprido – dano moral à coletividade – não configuração..... 64/4510, 198
- Ação civil pública – interesse da União – remoção de embarcação – necessidade 65/4574, 178

AÇÃO DE RITO ORDINÁRIO

- Tributário. Processual civil. Ação de rito ordinário. Perdimento de mercadorias. Ausência de autorização para saída da Zona Franca de Manaus, bem assim de registro no Siscomex das declarações para controle de internação. Questões preliminares rejeitadas. Mercadorias destinadas a Porto Velho/RO, onde seriam comercializadas, município que integra a Amazônia Ocidental, região que goza dos mesmos benefícios fiscais que vigoram na ZFM. Inexistência de fraude ou burla à legislação. Acolhimento do pedido de anulação do auto de infração. Multa por litigância de má-fé afastada. Apelação provida (TRF 1ª R.)..... 61/4363, 122

ACIDENTE

- Acidente – embarcação privada – danos materiais e morais – interesse jurídico da União – inexistência – competência – Justiça Estadual – art. 109 da Constituição Federal 64/4511, 199

ADICIONAL AO FRETE PARA A RENOVAÇÃO DA MARINHA MERCANTE (AFRMM)

- Tributário – Apelação em embargos à execução fiscal – Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (afrrmm) – Sujeito passivo – Artigo 10 da Lei nº 10.893/04

- Consignatário – Legalidade – Decadência e prescrição – Não ocorrência – Multa de mora – Limitação a 20% – Lei nº 10.863/04 – Recurso provido – Ação julgada parcialmente procedente (TRF 3ª R.) 65/4571, 152

ADMINISTRAÇÃO DE PORTO

- Administração de porto – atos normativos internos – relação jurídica – empresa concessionária de serviço público federal e o usuário – Justiça Federal – incompetência 61/4368, 182

ADUANEIRO

- Aduaneiro – desunitização – carga em situação de abandono – demonstração exigida – honorários – base de cálculo..... 60/4292, 180
- Aduaneiro – pena de perdimento – embarcação estrangeira – IN RFB 1.602/2015 – prova de internação – ausência 62/4433, 178
- Tributário. Aduaneiro. Importação. Inclusão das despesas com serviços de capatazia no valor aduaneiro. Recurso repetitivo. STJ. Tema 1014. Art. 1.036 do CPC (TRF 2ª R.)..... 60/4288, 120
- Tributário. Aduaneiro. Obrigação de prestar informações à RFB. IN RFB nº 800/2007. Omissão. Multa do art. 107, IV, “e” do Decreto-Lei 37/66. Necessidade de reparo emergencial. Caso fortuito/força maior. Afastamento da penalidade. Auto de infração. Anulação. Desprovimento (TRF 4ª R.) 60/4290, 151

A ENTRADA EM VIGOR NO BRASIL DA MARITIME LABOR CONVENTION – MLC, 2006. DECRETO Nº 10.671, DE 9 DE ABRIL DE 2021

- Apontamentos sobre o Contrato de Trabalho com a Entrada em Vigor da Convenção sobre o Trabalho Marítimo de 2006 e um Breve Comparativo com o Direito Português (Roberto Kurtz Queiroz e Rodrigo Marquett Carvalho da Cruz).....63/127
- A Ratificação da Convenção sobre Trabalho Marítimo e a Essencialidade da “GentedeMar” (Wilson Pereira de Lima Filho).....63/9
- Breves Reflexões sobre a Entrada em Vigor da Convenção sobre Trabalho Marítimo e o Conflito de Normas no Direito do Trabalho (Fabio Correia Luiz Soares)63/34
- Considerações Acerca da Fiscalização e Certificação de Navios com a Entrada em Vigor da Convenção do Trabalho Marítimo – MLC 2006 no Brasil (Mauro Costa Cavalcante Filho e Alline Bessa de Menezes).....63/79

- Convenção nº 186 da OIT (MLC 2006) – Aplicabilidade aos Tripulantes Brasileiros Contratados para Trabalhar em Navios de Cruzeiros Marítimos (Maria Lúcia Menezes Gadotti)63/144
- Da Compatibilização da Convenção sobre Trabalho Marítimo – MLC 2006 com a Legislação Vigente, no Tocante à Jornada de Trabalho dos Marítimos (Bárbara Braun Rizk)63/63
- Decreto nº 10.671, de 9 de Abril de 202163/175
- Direitos Trabalhistas do Trabalhador do Mar: uma Análise a Partir da Convenção do Trabalho Marítimo (Ingrid Zanella Andrade Campos e Pedro Calmon Neto)63/159
- MLC/2006: Relevância, Objetivos e Perspectivas Internacionais (Wellington Nogueira Camacho).....63/17
- Os Padrões de Jornada de Trabalho dos Marítimos e a *Maritime Labour Convention* 2006 (Maurício Coentro Pais de Melo)63/44
- Reflexos da MLC no Direito Previdenciário Nacional (Milene Zerek Resende e Homero Wanderson Luiz Geremias)63/95
- Saúde, Segurança e Prevenção de Acidentes no Contexto da MLC 2006 (Juarez Camargo de Almeida Prado Filho)63/51

AFRETTAMENTO

- Afretamento e serviço de operação de embarcações – pagamento de taxas – reparação civil – descumprimento de obrigação contratual – juízo empresarial – incompetência 61/4369, 183

AFRETTAMENTO DE NAVIO

- Afretamento de navio – Operação Lava Jato – atos de improbidade – Petrobras e empresa estrangeira – justiça brasileira – competência – Ministério Público Federal – legitimidade – competência da Seção Judiciária de Curitiba/PR..... 64/4512, 200

AFRMM

- AFRMM – isenção – Lei nº 10.893/2004 – *drawback* isenção – Lei nº 12.350/2010 – impossibilidade – benefício fiscal – interpretação restritiva – Princípio da Isonomia – violação – inoccorrência – desproimento 62/4434, 178
- AFRMM – isenção – suspensão total do pagamento – admissão temporária – Repetro – Convenção de Istambul – termo de responsabilidade – descumprimento parcial – provimento parcial 62/4435, 179

AGÊNCIA DE NAVEGAÇÃO

- Agência de navegação – responsabilidade – anulatória de débito fiscal – escala – não prestação de informação – Siscomex – denúncia espontânea – não configuração 64/4513, 202

AGENCIADORA MARÍTIMA

- Agenciadora marítima – exigência de valores a título de detenção – NVOCC – emissão de reserva de viagens – legitimidade e interesse para reclamar da exportadora – inexistência 60/4293, 180

AGENTE

- Agente de guarda portuária – concurso público – preterição – contratação de serviço terceirizado – dano material e moral – não configuração 61/4370, 183
- Agente marítimo do armador – polo passivo – legitimidade – ressarcimento de danos – extravio da carga que foi indenizado pela seguradora autora 61/4371, 184

AGENTE DE CARGA

- Agente de carga – informações de carga – prestação intempestiva – multa – decadência – inoccorrência – Instrução Normativa nº 800/2007 – denúncia espontânea – impossibilidade lógica – sanção – desproporcionalidade e irrazoabilidade – inoccorrência 65/4575, 178
- Agente de carga – Instrução Normativa nº 800/2007 – denúncia espontânea – impossibilidade lógica – desproporcionalidade e irrazoabilidade da sanção – inoccorrência 60/4294, 182
- Agente de cargas – legitimidade – não inserção de dados no Siscomex – multa – Decreto-Lei nº 37/1966 – legalidade – denúncia espontânea – impossibilidade – desproimento 65/4576, 180

AGENTE MARÍTIMO

- Agente marítimo – agente de cargas – multa – informações sobre cargas – responsabilidade – Decreto-Lei nº 37/1966 – Lei nº 10.833/2003 – Súmula nº 192 do TFR – inaplicabilidade – multa – legitimidade – desproimento 64/4514, 203
- Agente marítimo – auto de infração – descumprimento de obrigação acessória – retificação de conhecimentos eletrônicos – art. 50 da IN RFB 800/2007 – aplicabilidade 60/4295, 183
- Agente marítimo – art. 37, § 1º, do Decreto-Lei nº 37/1966 – sujeição – sancionamento – informações exigidas – não prestação – prestação extemporânea – recurso desprovido 64/4515, 203
- Agente marítimo – auto de infração – obrigação acessória – prestação de informações – denúncia espontânea – multa 65/4577, 181
- Agente marítimo – dívidas do armador – responsabilidade solidária – inexistência – multa pela

- oposição de embargos de declaração – exclusão – apelação – parcial provimento..... 65/4578, 185
- Agente marítimo – embarcação estrangeira – infração – responsabilidade – inexistência – precedentes do STJ da 1ª Turma do TRF 5ª R. – desprovimento 60/4296, 185
 - Agente marítimo – fato gerador posterior ao Decreto-Lei nº 2.472/1988 – superveniente previsão legal de responsabilidade tributária – contexto fático-jurídico atrator da responsabilização..... 65/4579, 185
- AGRAVO DE INSTRUMENTO**
- Agravo de instrumento. Ação civil pública. Antaq fiscalização nas estações hidroviárias a fim de evitar aglomerações. Covid-19. Atribuição da autarquia. Decisão mantida. Agravo de instrumento improvido. (TRF 4ª R.) 64/4506, 183
 - Administrativo e ambiental. Agravo de instrumento. Ação civil pública. Plano de contingência para incidentes de poluição por óleo em águas sob jurisdição nacional – pnc. Implementação. Adoção de medidas demonstradas. Participação dos Estados. Improvimento (TRF 5ª R.)..... 60/4291, 162
 - Tributário. Agravo de instrumento. Desembaraço aduaneiro. Descrição inexata da mercadoria. Vinculação ao pagamento de multa. RE 1.090.591/SC. Repercussão geral. Legalidade. (TRF 5ª R.) 64/4507, 190
- ALEXANDRE RODRIGUES SOUZA E FELIPE SERRA**
- A Nova Portaria Que Disciplina a Exploração Direta e Indireta de Áreas e Instalações Não Afetas às Operações Portuárias 62/36
- ALFÂNDEGA**
- Alfândega – processo seletivo – domicílio em local superior a 200 km do local – respaldo legal – inexistência – princípio da legalidade – inobservância – invalidade – agravo interno – desprovimento 65/4580, 186
- ALLINE BESSA DE MENESES E MAURO COSTA CAVALCANTE FILHO**
- Considerações Acerca da Fiscalização e Certificação de Navios com a Entrada em Vigor da Convenção do Trabalho Marítimo – MLC 2006 no Brasil 63/79
- AMAZÔNIA OCIDENTAL**
- Tributário. Mandado de segurança. Amazônia ocidental. Benefícios da Zona Franca de Manaus. Saída temporária de veículo. Perdimento de bem. Impossibilidade (TRF 1ª R.)..... 62/4428, 128
- AMBIENTAL**
- Ambiental – autorização para instalação do projeto – análise do mérito administrativo pelo Poder Judiciário – princípios da independência e separação de poderes – violação – controle prévio de atos administrativos. impossibilidade 64/4516, 204
 - Ambiental – infração administrativa – pesca ilegal – reincidência – perdimento de embarcação 61/4372, 184
 - Ambiental – navio – vazamento de óleo – oceano – indenização 64/4517, 204
- ANA BEATRIZ JUNOT LONGHIN E JOSÉ CARLOS HIGA DE FREITAS**
- Análise Crítica sobre a Predisposição da BR do Mar a Atenuar Desigualdades Regionais 60/102
- ANA CAROLINA VELLOSO ASSIS E RAFAEL IGREJAS**
- Estratégia de Investimento em Terminais Portuários Privados no Brasil 62/43
- ANÁLISE CRÍTICA**
- Análise Crítica sobre a Predisposição da BR do Mar a Atenuar Desigualdades Regionais (José Carlos Higa de Freitas e Ana Beatriz Junot Longhin) 60/102
- ANDRE ZAJDENWEBER, CARLOS FREDERICO ALVES, LUIS C. S. MONTENEGRO, TIAGO BUSS, RODRIGO TAVARES PAIVA FERNANDO SEABRA E ENZO MOROSINI FRAZZON**
- Proposição de Método para a Avaliação de Abusividade na Prestação e Cobrança do Serviço de Segregação e Entrega (SSE) de Contêineres..... 64/9
- ANTAQ**
- Antaq – autarquia estadual – execução fiscal – cabimento – resolução da Antaq – princípio da legalidade – processo administrativo – cerceamento de defesa – inoccorrência 64/4518, 207
 - Antaq – auto de infração – multa administrativa – Resolução nº 3.274-Antaq – desconstituição – hipótese de incidência – ausência 64/4519, 208
 - Antaq – especialista em regulação de transportes aquaviários – formação específica – inexigibilidade 60/4297, 185
 - Antaq – multa administrativa – Resolução nº 3.274-Antaq – princípio da legalidade – processo administrativo – infração configurada – valor – princípios da proporcionalidade e razoabilidade..... 64/4520, 210
 - Antaq – portuário – resíduos das operações – recolhimento – aplicação de penalidade

- advertência – manutenção – razoabilidade e proporcionalidade – observância – apelação – desprovemento..... 60/4298, 186
- Antaq – preço – livre pactuação – fiscalização – ilegitimidade passiva – remessa dos autos à Justiça Estadual 65/4581, 187
- Antaq – sentenciamento – nulidades – inexistência – desrespeito à coisa julgada – incoerência – atuação da autarquia – atribuições 65/4582, 188
- ANTT – DER/PR – infração administrativa – multa – responsabilização na condição de embarcador – instalação portuária – autos de infração – nulidade..... 64/4521, 211

ANVISA

- Anvisa – crime de falsidade ideológica – falsa de realização de vistoria de embarcações – prova de dolo – relevância jurídica dos apontados falsos – ausência – sentença absolutória – manutenção 60/4299, 187

APOIO MARÍTIMO

- Apoio marítimo – cobrança dos débitos de ISSQN – inexistência de relação jurídico-tributária – local de partida das embarcações – valores pagos – devolução..... 61/4373, 184

APOSENTADORIA

- Aposentadoria – tempo de serviço especial – ano marítimo – reconhecimento – hidrocarbonetos – agentes químicos – ruído – limites de tolerância – EPI – gozo de benefício por incapacidade – tempo especial – cômputo..... 61/4374, 185

APOSENTADORIA ESPECIAL

- Aposentadoria especial – auxiliar de serviços gerais – área portuária – agente nocivo ruído – aplicação retroativa do Decreto nº 4.882/2003 – impossibilidade – averbação de tempo especial – Tema 995 – precedentes do STF (Tema 810) e STJ (Tema 905) 60/4300, 188

APREENSÃO DE MERCADORIAS

- Apreensão de mercadorias – pena de perdimento – Decreto nº 67.59/2009 – fundamentação *per relationem* – precedentes..... 60/4301, 189

ÁREA DE EXPANSÃO PORTUÁRIA

- Área de expansão portuária – usucapião – função social da propriedade – inaplicabilidade 64/4522, 211

ARMAZÉM PORTUÁRIO

- Armazém portuário – recuperação – bem de valor cultural, histórico e arquitetônico – responsabilidade solidária – União, Iphan, Município de Antonina e particular 64/4523, 212

ARMAZENAGEM

- Armazenagem de carga – zona portuária – ação declaratória de inexistência de débito – *free time* – retirada da carga – incoerência – caução em dinheiro – liberação da carga – valores cobrados – regularidade..... 61/4375, 186
- Armazenagem portuária – tarifa – natureza jurídica – preço público – relação jurídico-tributária – não sujeição – precedentes – contrato de depósito oneroso – retenção – possibilidade – revisão do juízo firmado – impossibilidade 62/4436, 180

ARMAZENAGEM DE MERCADORIAS

- Armazenagem de mercadorias – greve – cobrança – repetição – impossibilidade. 65/4583, 190

ARMAZENAMENTO

- Armazenamento – carga geral – SCPar Porto de São Francisco do Sul S.A. – locação de galpões e armazéns de lona – indícios de irregularidades – fiscalização extraordinária – pareceres – encaminhamento para a Antaq – arquivamento 64/4524, 213

ARRENDAMENTO PORTUÁRIO

- Arrendamento portuário – correções no edital – necessidade – TCU – acompanhamento 61/4376, 186

ARRESTO DE EMBARCAÇÕES

- Arresto de embarcações – pessoa jurídica estrangeira – transporte marítimo internacional – agência ou filial no País – ausência – navio – identificação prévia – limite – atracagens futuras com previsão certa 62/4437, 181

ASPECTOS ATUAIS DO DIREITO ADUANEIRO

- Desembaraço aduaneiro – classificação fiscal – divergência – retenção – parcelamento do valor divergente – exigibilidade – suspensão – liberação da mercadoria – possibilidade 61/4354, 64
- Desembaraço aduaneiro – classificação fiscal – divergência – subfaturamento – recolhimento do tributo – condição – legalidade – Tema 1.042 do STF – repercussão geral 61/4355, 64
- Desembaraço aduaneiro – classificação fiscal de mercadorias – divergência – exigência de caução

- legalidade do ato – Tema 1.042 do STF – repercussão geral61/4356, 65
 - Desembarço aduaneiro – ingresso de mercadorias – apreensão – reclassificação fiscal – liberação sem caução – impossibilidade – apelação – desprovemento61/4357, 65
 - Desembarço aduaneiro – retenção – classificação fiscal – erro – parcelamento do valor divergente – exigibilidade – suspensão – prestação de garantia – Súmula nº 323 do STF – violação – inoportunidade – Tema 1.042 do STF61/4358, 67
 - Desembarço aduaneiro – retenção de mercadorias – reclassificação tributária – subfaturamento – recolhimento do tributo – condição – legalidade – Tema 1.042 do STF – reexame e recurso do impetrante – desprovemento61/4359, 67
 - Desembarço aduaneiro – retenção de mercadorias – reclassificação tributária – subfaturamento – recolhimento do tributo – condição – legalidade – Tema 1.042 do STF – reexame e recurso do impetrante – desprovemento61/4360, 68
 - Evolución del Derecho Aduanero y Rol de la Aduana Moderna (Ricardo Xavier Basaldúa)61/36
 - Importação – Nomenclatura Comum do Mercosul – reclassificação – multa e diferenças tributárias – pagamento – retenção da mercadoria – ilegalidade61/4361, 68
 - Importação – subfaturamento – auto de infração – lavratura – IN SRF 680/2006 – desembarço aduaneiro – arbitramento – garantia61/4362, 69
 - Liberação de Mercadorias e Pagamento de Tributos Aduaneiros – O RE 1.059.591/SC, sob as Perspectivas Nacional e Internacional (Maurício Dalri Timm do Valle e Rosaldo Trevisan)61/9
 - Tributário – Apelação em Mandado de Segurança – Juízo de retratação61/4353, 59
- ATOS ADMINISTRATIVOS**
- Atos administrativos – pedido de anulação – Antaq – resoluções – contrato de arrendamento – vício de formalidade insanável – sentença – manutenção 65/4584, 190
- AUTO DE INFRAÇÃO**
- Auto de infração – anulação – multa – agente marítimo – princípio da legalidade 64/4525, 214
 - Auto de infração – anulação – pena de advertência – agente marítimo – obrigação – princípio da proporcionalidade – afronta – inexistência 64/4526, 214
 - Processual civil e administrativo – Mandado de segurança – Auto de infração – Multa – Desconstituição (TRF 5ª R.) 65/4573, 172
 - Tributário. Apelação. Ação ordinária. Auto de infração. Siscomex. Prestação extemporânea de informações. Multa. Agen-

te de carga. Artigo 37, inciso IV, “e” DL nº 37/66. Honorários recursais devidos. Apelação desprovida (TRF 2ª R.) 62/4429, 134

AUTORIDADE PORTUÁRIA

- Autoridade portuária – contrato de arrendamento – reequilíbrio – vigência – livre discricionariedade 65/4585, 191
- Autoridade portuária – pregão – irregularidades – serviços de digitalização – fraude à licitação – graves infrações – razões de justificativas – insuficiência – superfaturamento – multa – personalidade jurídica – desconsideração 62/4438, 182

AVARIA DE CARGA

- Avaria de carga – ação de regressiva – seguradora – transporte marítimo internacional – foro de eleição – inoponibilidade em ações regressivas – competência do território nacional – precedentes do STJ – transportadora – excludente de responsabilidade – ausência de prova 60/4302, 190

B

BALSA

- Balsa – acidente com veículo – culpa concorrente – responsabilidade civil objetiva – município – União – indenização por danos materiais e morais – *quantum* indenizatório 62/4439, 182

BÁRBARA BRAUN RIZK

- Da Compatibilização da Convenção sobre Trabalho Marítimo – MLC 2006 com a Legislação Vigente, no Tocante à Jornada de Trabalho dos Marítimos63/63

BARREIRAS TÉCNICAS

- Barreiras Técnicas à Exportação Aplicadas aos Portos (Steeve Beloni Corrêa Dielle Dias)62/99

BENS IMPORTADOS

- Bens importados – desembarque – Porto de Santos – destino final – Porto Seco de Cuiabá – procedimentos de apuração e de fiscalização – risco – demonstração – ausência 64/4527, 215

BRENO FELIZOLA E FERNANDO NEVES

- O Serviço de Segregação e Entrega de Contêineres (SSE) É um Ilícito Concorrencial64/31

C

CANAL DO PORTO DE SANTOS

- Canal do Porto de Santos – navegação – Resolução Codesp nº 154/2019 – Resolução Normativa nº 32-Antaq – prova pré-constituída – ausência – remessa necessária e recurso de apelação – desprovemento 60/4303, 190

CAPATAZIA

- Capatazia – tempo de serviço – condições especiais – reconhecimento – não conhecimento – agente insalubre – conversão em tempo comum – possibilidade 62/4440, 183
- Capatazia – valor aduaneiro – inclusão – possibilidade 61/4377, 186

CARGA

- Carga – prestação de informações – Instrução Normativa nº 800/2007 – arts. 37 e 39, do Decreto-Lei nº 37/1966 – pena de advertência – legalidade – art. 76, inciso I, alínea h, Lei nº 10.833/2003 – *bis in idem* – afastamento 65/4586, 195

CARGA SEGURADA

- Carga segurada – ação regressiva – ressarcimento de danos – Justiça Brasileira – competência – avarias na carga – constatação – responsabilidade contratual da exportadora 64/4528, 216

CARLOS FREDERICO ALVES, LUIS C. S. MONTENEGRO, TIAGO BUSS, RODRIGO TAVARES PAIVA, ANDRE ZAJDENWEBER, FERNANDO SEABRA E ENZO MOROSINI FRAZZON

- Proposição de Método para a Avaliação de Abusividade na Prestação e Cobrança do Serviço de Segregação e Entrega (SSE) de Contêineres 64/9

CAROLINA SILVEIRA

- A Inconstitucionalidade da Retenção de Mercadorias Importadas após o Julgamento do RE 1090591/SC 60/64

CAUÇÃO

- Caução – parte autora não residente no país – requisitos preenchidos – mitigação do dever de caucionamento – inexistência de elementos – art. 1.013, § 3º, III, do CPC – inaplicabilidade 64/4529, 217

CIDE-COMBUSTÍVEL

- Tributário. Cide-combustível. Alíquota zero. Art. 1º do Decreto nº 4.940/2003. Nafta impor-

tada não destinada à elaboração de gasolina ou diesel. Comercialização com empresa que tem atividade econômica principal a fabricação de tintas, vernizes, esmaltes e lacas (IQB Indústria Química de Brasília Ltda). Comercialização com nova e efetiva empresa destinatária da mercadoria (Sun Energy). Alteração da narrativa fática apresentada na inicial. Apelação não conhecida em parte (TRF 1ª R.)... 60/4287, 113

CLANDESTINIDADE E SEGURANÇA

- Clandestinidad e Segurança Cibernética na Navegação Autônoma (Gabriel Leite Carvalho)...61/91

CLASSIFICAÇÃO

- Classificação – código NCM – produto químico – laudo – perito oficial – perícia técnica – prevalência – recurso de apelação – desprovemento 61/4378, 187
- Classificação – NCM 3822.00.99 – testes para detecção – Covid-19 – PIS/Cofins-Importação – exigência – afastamento – previsão legal – ausência – impossibilidade – desprovemento.... 61/4379, 188
- Codesp – MRS Logística S/A – recursos financeiros – transferência – realocação de famílias – faixa de domínio operacional da ferrovia – ato lesivo ao patrimônio público 61/4380, 189

CLÁUDIO AUGUSTO GONÇALVES PEREIRA

Limites da Revisão Aduaneira62/114

CODEBA

- Codeba – quebra-mar – prolongamento – orçamento inadequado – fiscalização deficiente – edital – desconformidades – rescisão do contrato 65/4587, 195

CODERN

- Codern – cargos públicos – acumulação ilícita – *in dubio pro societate* – ação – prosseguimento 65/4588, 195
- Codern – construção do terminal turístico – pedido administrativo de reparação dos danos – prazo prescricional – suspensão 65/4589, 201

CODESP

- Codesp – débitos previdenciários – parcelamento – validade – art. 31 da Lei nº 8.212/1991 – aplicabilidade 65/4590, 202
- Codesp – demissões – anistia – Lei nº 8.878/1994 – reconhecimento na via administrativa – interesse de agir – perda superveniente – indenização – impossibilidade 60/4304, 191
- Codesp – logística interna e dos acessos terrestres – avaliação – identificação de ações de controle – chancela de sigilo – retirada 65/4591, 203

- Codesp – relatório de auditoria – arrendatária – ausência de pagamentos – não adoção de providências – supressão de etapas decisórias – negativa de provimento 65/4592, 203
- Codesp – sobrepreço e superfaturamento – serviços de dragagem – rubricas – duplicidade – preço do metro cúbico – majoração irregular – apuração do dano 65/4593, 204

COFINS-IMPORTAÇÃO

- Cofins-Importação – granel – declaração de importação antecipada – retificação – valores recolhidos indevidamente ou a maior – pedido de restituição – obrigatoriedade 62/4441, 184

COLÔNIA DE PESCADORES

- Colônia de pescadores – termo de compromisso – União – ausência de participação – obrigação de fazer – construção de sede – ausência de interesse – apelo improvido 60/4305, 192

COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

- Companhia Docas do Pará – contrato de recuperação estrutural do pier – amarração dos navios – sobrepreço – não configuração 64/4530, 218
- Companhia Docas do Pará – dispensa de licitação – caráter de urgência – tratado internacional – *ISPS Code* – plano de segurança – implantação – atos de improbidade – provas inequívocas – ausência 64/4531, 221
- Companhia Docas do Pará – procedimentos licitatórios – ilegalidades – não configuração – atos de improbidade – provas inequívocas – ausência 64/4532, 223

COMPERJ

- Comperj – dragagem de canal – construção de cais – atividade pesqueira profissional – exercício – impacto – não comprovação – improcedência – manutenção 62/4442, 185

CONHECIMENTO DE EMBARQUE

- Conhecimento de embarque – título de crédito impróprio – transferível por endosso – apresentação da via original – ausência – cobrança de garantia – possibilidade 60/4306, 192

CONSIDERAÇÕES ACERCA DO RECONHECIMENTO E EXECUÇÃO DE SENTENÇAS ESTRANGEIRAS

- Considerações Acerca do Reconhecimento e Execução de Sentenças Estrangeiras Relativas ao Direito Marítimo e ao Direito do Mar sob uma Perspectiva Brasileira (Paulo Henrique Reis de Oliveira) ...62/76

CONSTRUÇÃO

- Construção de pier e ponto de acesso – Praia da Beira e Itaoca – dragagem – pesca – prejuízo – responsabilidade civil 64/4533, 226
- Construção e instalação portuária – danos materiais e morais – atividade pesqueira – interrupção – dano ambiental – imprescritibilidade – critério reservado às ações coletivas 61/4381, 190

CONTRATO DE AFRETAMENTO

- Contrato de afretamento – apoio marítimo – fornecimento de embarcação – período de inoperância durante o processo de renovação do CCA – período de bloqueio por priorização do navio de bandeira nacional – indisponibilidade – não caracterização 60/4307, 194
- Contrato de afretamento – apoio marítimo – reembolso de despesas acessórias, portuárias e de praticagem – impuntualidade no pagamento – juros de mora e correção – incidência 60/4308, 195

CONTRATO DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS

- Contrato de prestação de serviços – contrato marítimo de afretamento – descontos – despesas com consumo de óleo diesel – cláusula de solidariedade – competência – Vara empresarial – Petrobras – atividade econômica em sentido estrito – normas de direito privado – obediência 60/4309, 196

CONTRATO DE SEGURO

- Contrato de seguro – ação regressiva – transporte marítimo de carga – avaria da mercadoria transportada – alegação de prescrição – descabimento 65/4594, 204
- Contrato de seguro – transporte marítimo internacional – avaria na carga – cláusula limitativa de responsabilidade – aplicabilidade 62/4443, 186

CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO

- Contrato de transporte marítimo – danos – exigência de alta refrigeração – BL – indicação – desembarque – porto de destino – não autorização – devolução – sobrestadia – inexigibilidade 62/4444, 186
- Contrato de transporte marítimo – sobre-estadia de contêineres – preliminar de incompetência territorial – afastamento – cláusula de eleição de foro – abusividade – afastamento 62/4445, 187

CONTRATOS

- Contrato de afretamento – embarcação de bandeira estrangeira – apoio – Certificado de Autori-

zação de Afretamento (CAA) – impossibilidade de renovação – sentença – reforma 61/4382, 191

- Contrato de afretamento – entrega da embarcação – suposto atraso – multa – *duty to mitigate the loss* – possibilidade..... 61/4383, 192
- Contrato de afretamento – indisponibilidade acima dos limites – multa – prova mínima do fato constitutivo – ausência – sentença – manutenção 61/4384, 193
- Contrato de arrendamento portuário – Codesp e Libra Terminais – reequilíbrio econômico-financeiro – acordo – recurso – provimento parcial 61/4385, 194
- Contratos de afretamento – Transpetro – Operação Lava Jato – excesso de construção – indisponibilidade de outros navios – delimitação da demanda..... 61/4386, 195
- Contratos de afretamento – Transpetro – Operação Lava Jato – excesso de construção – indisponibilidade de outros navios – instância – supressão 61/4387, 196

CONTRATOS DE AFRETEAMENTO

- Contratos de afretamento – Transpetro – corrupção – indícios – sobrepreço – art. 10, inciso VIII, da LIA – dano ao erário é presumido – prejuízo às atividades – não comprovado – manutenção da medida constritiva..... 62/4446, 188

CONTRIBUIÇÃO AO FGTS

- Apelação. Contribuição ao FGTS. Responsabilidade solidária. Ogmo e operador portuário. Crédito relativo ao FGTS pendente de pagamento. Impossibilidade de emissão do certificado de regularidade do FGTS. Recurso desprovido. (TRF 3ª R.) 64/4505, 176

CONTROLE ADUANEIRO

- Controle aduaneiro – procedimento especial – IN RFB 1.169/2011 – suspensão de prazos – Covid-19 – Portaria RFB nº 543/2020 – possibilidade – princípio da razoabilidade – desprovimento 61/4388, 197

CONVÊNIO

- Convênio – construção de cais – pequenas embarcações – entrega extemporânea de documentação – regularização – entaves burocráticos – princípio da razoabilidade – interesse da população – sentença – confirmação..... 62/4447, 189

D

DADOS DE EMBARQUE

- Dados de embarque – informação intempestiva – multa – agente marítimo – legitimidade passiva – obrigação acessória autônoma – denúncia espontânea – inaplicabilidade – multa – finalidade punitiva 60/4310, 197

DANO AMBIENTAL

- Processual civil. Apelação e remessa oficial, tida por submetida. Ação civil pública. Dano ambiental. Celebração de acordo entre as partes. Homologação judicial. Cabimento. Recurso provido (TRF 3ª R.) 61/4365, 150

DÉBITO FISCAL

- Débito fiscal – ação anulatória – ICMS – importação – sujeito ativo – Estado do Rio Grande do Sul – ilegitimidade ativa – reconhecimento – Tema 520/STF – aplicação – juízo de retratação..... 60/4311, 198
- Débito fiscal – anulatória – importação – real adquirente – ocultação – interposição fraudulenta – CNPJ – inaptidão – possibilidade – apelação – desprovimento 64/4534, 226

DECLARAÇÕES DE IMPORTAÇÃO

- Declaração de importação – cancelamento – devolução de tributos – IN SRF 680/2006 – não ingresso de mercadoria no território nacional – prova – insuficiência – desprovimento 61/4389, 198
- Declarações de importação – materialidade delitiva – comprovação – autoria delitiva – dúvida – absolvição..... 65/4595, 205

DEMURRAGE

- *Demurrage* – armazenagem – repalletização – diferença no pagamento de mercadoria – período de retenção do contêiner..... 60/4312, 198

DENIS AUSTIN GAMELL

- Prorrogação Antecipada: Mecanismo de Atração de Novos Investimentos Portuários Ou Válvula de Escape de Investimentos Represados? 62/9

DERRAMAMENTO DE ÓLEO NO MAR

- Derramamento de óleo no mar – imprescritibilidade – agente marítimo – legitimidade passiva – dano ambiental – configuração – valor da indenização – proporcionalidade e razoabilidade 65/4596, 206

DESCARBONIZAÇÃO E SUSTENTABILIDADE

- Descarbonização e Sustentabilidade do Transporte Marítimo na Era Pós-Covid. Breves Considerações (Maria Cristina Gontijo Peres Valdez Silva)64/113

DESCOMISSONAMENTO DE EMBARCAÇÕES

- A Necessidade de uma Regulamentação Uniforme sobre o Descomissionamento de Plataformas em Vista do Princípio da Universalidade (Werner Braun Rizk).....60/9
- Descomissionamento e Reciclagem de Plataformas: Aspectos Jurídicos Relevantes (Wellington Nogueira Camacho).....60/26
- O Impacto da Convenção de Hong Kong no Descomissionamento e na Reciclagem de Embarcações e Estruturas *Offshore* (Nilton Mattos e Duane Sarlo de Brito Santos).....60/52

DESEMBARAÇO

- Desembarço – bagagem desacompanhada – conhecimento de carga – ausência – comprovação de propriedade – possibilidade – reexame e recurso desprovidos..... 61/4390, 199

DESEMBARAÇO ADUANEIRO

- Desembarço aduaneiro – obtenção de visto na GLME – ICMS – comprovação do recolhimento – ausência – liminar – indeferimento – “prévia informação” – requisito – descumprimento 60/4313, 199
- Desembarço aduaneiro – readequação da licença de importação ao preço da fatura – Instrução Normativa nº 680/2006 – legalidade – improvimento 65/4597, 207
- Desembarço aduaneiro – responsabilidade civil – danos materiais – indenização – nulidade da sentença – não configuração – responsabilização do Estado – elementos essenciais – inexistência 64/4535, 228

DESESTATIZAÇÃO

- Desestatização – acompanhamento – arrendamento portuário – movimentação e armazenagem de graneis líquidos combustíveis – Porto de Itaqui/MA – prosseguimento do processo concessório – óbices – inexistência 61/4391, 202
- Desestatização – arrendamento portuário – movimentação mínima exigida – modificação – reductor alpha – irregularidades ou impropriedades – não identificação – prosseguimento do certame – recomendação 62/4448, 191
- Desestatização – estudos de viabilidade – arrendamento portuário – prévia manifestação do TCU – hipóteses 64/4536, 229

DESPACHO ADUANEIRO

- Despacho aduaneiro – importação – fatura comercial – assinatura representante legal do exportador 61/4392, 203
- II – despacho aduaneiro – Siscomex – instrução da DI – fatura comercial – inexigibilidade – internação de mercadoria estrangeira – proprietário estrangeiro – titularidade do bem – manutenção 61/4400, 211

DESTRUIÇÃO DE MERCADORIAS

- Destruição de mercadorias – despacho aduaneiro – atos processuais – prazo – relevância do fundamento – urgência/risco – concessão – provimento 61/4393, 204

DIREITO DE REGRESSO

- Segurador Sub-rogado em Juízo e o Superior Tribunal de Justiça O Direito de Regresso Nasce com a Sub-rogação: Nada Pode Enfraquecer Sua Força e Amplitude (Paulo Henrique Cremonese) 60/4252, 233

DRAGAGEM

- Dragagem – falhas contratuais – superfaturamento – indícios – audiência – gestores – revela – razões de justificativa dos demais responsáveis – rejeição – multa – tomada de contas especial – conversão 61/4394, 205

DRAWBACK

- *Drawback* modalidade suspensão – não ocorrência de exportação – juros e multa de mora – repetição do indébito tributário 61/4395, 205
- *Drawback* – suspensão – prorrogação e reclassificação – pedido – previsão legal – ausência – interpretação extensiva a benefício fiscal – impossibilidade – juros de mora e multa – possibilidade de aplicação 65/4598, 209

DUANE SARLO DE BRITO SANTOS E NILTON MATTOS

- O Impacto da Convenção de Hong Kong no Descomissionamento e na Reciclagem de Embarcações e Estruturas *Offshore*60/52

E**ELIS WENDPAP**

- Investidores Estrangeiros: Previsões Normativas e Resoluções de Disputas contra Entes Públicos Brasileiros60/82

EMBARCAÇÕES

- Embarcação – infração sanitária – auto de infração – anulação – agência de navegação – responsabilidade – ausência 62/4449, 191
- Embarcação – registro – troca de jurisdição – descabimento 65/4599, 210
- Embarcações de empresa estrangeira – trânsito em águas internacionais – proibição – substituição do bloqueio – descabimento – liberação da embarcação 61/4396, 209

EMBARCAÇÃO ESTRANGEIRA

- Embarcação estrangeira – liberação – regime de admissão temporária – certidão de regularidade fiscal – exigência – desnecessidade – ICMS na entrada de mercadoria importada do exterior – não incidência 60/4314, 200

EMBARGOS À EXECUÇÃO FISCAL

- Apelação. Embargos à execução fiscal. Ambiental. Multa administrativa. Aplicação. Responsabilidade subjetiva (TRF 4ª R.) 62/4431, 160

EMBARGOS DE DECLARAÇÃO

- Embargos de declaração – Agravo interno – Efeito suspensivo ao recurso de apelação – Regime aduaneiro especial – Repetro – Importação de embarcação – Umbilicais para exploração de petróleo – Ausência de descrição na declaração de importação – Referência no inventário – Perdimento – Ausência do elemento subjetivo – Presunção de má-fé – Impossibilidade – Pena convertida em multa – Inexistência de risco de dano grave ou de difícil reparação – Omissão – Inexistente – Prequestionamento (TRF 2ª R.) 65/4570, 146

EMPRESA EM RECUPERAÇÃO JUDICIAL

- Tributário. Empresa em recuperação judicial. Inclusão em parcelamento. Mercadoria importada admitida sob regime de entreposto aduaneiro. Tributos devidos no registro da declaração de importação. Vedação legal. 14, IV, da Lei nº 10.522/2002 (TRF 5ª R.) 61/4367, 171

ENZO MOROSINI FRAZZON, LUIS C. S. MONTENEGRO, CARLOS FREDERICO ALVES, TIAGO BUSS, RODRIGO TAVARES PAIVA, ANDRE ZAJDENWEBER E FERNANDO SEABRA

- Proposição de Método para a Avaliação de Abusividade na Prestação e Cobrança do Serviço de Segregação e Entrega (SSE) de Contêineres 64/9

ESTALEIRO

- Estaleiro – ambiental – construção – Baía da

- Babitonga – utilidade pública – licenciamento 62/4450, 192
- Estaleiro – massa falida – avaliação – condição econômica, imobiliária, navale e de petróleo e gás – atribuição de propósito – exploração – batimetria da área de cais 62/4451, 192

ESTELIONATO

- Penal – Processual penal – Estelionato – Prescrição – Falsificação de documento público – Carteira de arrais amador – Materialidade – Autoria – Dolo – Condenação mantida (TRF 1ª R.) 65/4569, 133

ESTIVADOR

- Estivador – aposentadoria por tempo de contribuição – atividade especial – categoria profissional – agentes nocivos – prova – entendimento STF – reconhecimento 60/4315, 200
- Estivador – aposentadoria por tempo de contribuição – concessão – atividade especial – enquadramento – ruídos – PPP – períodos de avulso sem recolhimentos – impossibilidade – requisitos preenchidos 65/4600, 211
- Estivador – aposentadoria por tempo de serviço – atividade especial – reconhecimento – ruído – aposentadoria por tempo de contribuição – concessão – consectários legais 65/4601, 212
- Estivador – tempo de serviço especial – averbação – ruído – frio – fontes de custeio – honorários recursais – consectários 62/4452, 193
- Estivador – tempo de serviço especial – averbação – ruído – frio – sucumbência recíproca – aposentadoria por tempo de contribuição – correção monetária e juros de mora 62/4453, 196

EXECUÇÃO FISCAL

- Execução fiscal – conflito de competência – Vara Federal – competência relativa – declaração da incompetência do juízo de ofício – impossibilidade 60/4316, 201
- Execução fiscal – exceção de pré-executividade – dissolução irregular da pessoa jurídica – redirecionamento da execução – prescrição intercorrente – reconhecimento 62/4454, 196

EXISTÊNCIA DE INDÍCIOS DA PRÁTICA DE ATO ÍMPROBO

- Agravo de instrumento. Ação civil pública. Improbidade administrativa. Recebimento da inicial. Existência de indícios da prática de ato ímprobo (TRF 3ª R.) 62/4430, 145

EXPLOÇÃO

- Navio Tanque. Explosão. Morte de um profissional não tripulante e danos materiais de

grande extensão na embarcação. Acúmulo de gases explosivos apesar da ventilação forçada. Falha no monitoramento da atmosfera no ambiente onde se fazia uso de marçario. Condenação (TM) 64/4502, 130

EXPORTAÇÃO DE MINÉRIO DE FERRO

- Exportação de minério de ferro – ICMS – distribuição – Município de Itaguaí – índice de participação – apuração 65/4602, 213

F

FABIO CORREIA LUIZ SOARES

- Breves Reflexões sobre a Entrada em Vigor da Convenção sobre Trabalho Marítimo e o Conflito de Normas no Direito do Trabalho 63/34

FELIPE BARBOSA DE MENEZES

- Os Impactos do Regime de Emergência Sanitária (Covid-19) nas Relações do Trabalho Portuário Avulso 65/90

FELIPE SERRA E ALEXANDRE RODRIGUES SOUZA

- A Nova Portaria Que Disciplina a Exploração Direta e Indireta de Áreas e Instalações Não Afetas às Operações Portuárias 62/36

FERNANDO NEVES E BRENO FELIZOLA

- O Serviço de Segregação e Entrega de Contêineres (SSE) É um Ilícito Concorrencial 64/31

FERNANDO SEABRA, RODRIGO TAVARES PAIVA, CARLOS FREDERICO ALVES, LUIS C. S. MONTENEGRO, TIAGO BUSS, ANDRE ZAJDENWEBER E ENZO MOROSINI FRAZZON

- Proposição de Método para a Avaliação de Abusividade na Prestação e Cobrança do Serviço de Segregação e Entrega (SSE) de Contêineres 64/9

FRANCISCO DE ASSIS ALMEIDA E KEROLAY AMADO CANTONI

- Estudo Comparativo da Responsabilidade Civil do Comandante do Navio e do Prático na Navegação em Águas Restritas 62/233

FUNDAF

- Fundaf – instalação portuária de uso público ou privado – violação ao art. 1.022 do Código de Processo Civil – configuração 60/4317, 201

G

GABRIEL LEITE CARVALHO

- Clandestinidade e Segurança Cibernética na Navegação Autônoma 61/91

GLME

- GLME – regime diferenciado – matéria-prima – importação – diferimento do ICMS – porto de desembarque e desembaraço 65/4603, 214

H

HABILITAÇÃO NO RADAR/SISCOMEX

- Tributário. Ação ordinária. Habilitação no radar/Siscomex – Submodalidade limitada. Revisão de estimativa da capacidade financeira. Atendimento dos requisitos legais pelo contribuinte. Divergência de informações nos sistemas da RFB. Correção dos registros na administração pública. Retenção indevida da mercadoria importada. Taxas de armazenagem e demurrage. Indenização (TRF 5ª R.) 62/4432, 170

HOMERO WANDERSON LUIZ GEREMIAS E MILENE ZEREK RESENDE

- Reflexos da MLC no Direito Previdenciário Nacional 63/95

I

IBAMA

- Ibama – autos de infração – comercialização, conservação e beneficiamento de pescados – licença de empresa pesqueira no Registro Geral de Atividade Pesqueira (RGP) – exigência – autos de infração – legalidade 62/4455, 197
- Ibama – mestre da embarcação – infração – pena de multa – fixação – ilegalidade não apontada – administração – poder discricionário. 61/4397, 209

ICMS

- ICMS – contrato de importação – peças marítimas – Repetro – cadastro de contribuintes – inscrição – inaplicabilidade 61/4398, 210
- ICMS – embarcação objeto de afretamento – leasing operacional – Repetro-Sped 60/4318, 203
- ICMS – importação – hipótese de incidência – aspecto pessoal – destinatário legal da mercadoria 61/4399, 210

- ICMS – Senai – entidade sem fins lucrativos – imunidade tributária – desembaraço aduaneiro sem o recolhimento do referido tributo estadual – possibilidades..... 65/4604, 215

IMPACTOS DO REGIME DE EMERGÊNCIA SANITÁRIA

- Os Impactos do Regime de Emergência Sanitária (Covid-19) nas Relações do Trabalho Portuário Avulso (Felipe Barbosa de Menezes).....65/90

IMPLICAÇÕES COLATERAIS

- Implicações Colaterais dos Embargos de Declaração com Efeitos Infringentes no Processo Marítimo: Possibilidade de Equívoco na Minистраção da Dose (Matusalém Gonçalves Pimenta e Lucas Sarmento Pimenta).....64/268

IMPORTAÇÃO

- Importação – armas – varejo – impedimento 61/4401, 213
- Importação – fiscalização – procedimento especial – presunção de legalidade e veracidade – IN SRF 228/2002 – garantia – pena de perdimento – apelação – desprovemento 64/4537, 232
- Importação – obrigações acessórias – fatura comercial – formas de assinatura 65/4605, 215
- Importação – Siscomex – quebra de lote – ato administrativo verbal 62/4456, 201

IMPORTAÇÃO DE GUINDASTES

- Importação de guindastes – Programa “Reporto” – empresa habilitada – Lei nº 11.033/2014 – apelação e remessa oficial não providas 60/4319, 203

IMPORTAÇÃO DE MERCADORIAS

- Importação de mercadorias – controle aduaneiro – procedimento especial – perdimento – motivação explícita – necessidade – despacho aduaneiro – liberação – cabimento – subfaturamento/erro na classificação tarifária – retenção – impossibilidade 60/4320, 205

IMPORTAÇÃO FRAUDULENTA

- Importação fraudulenta – interposta pessoa – penalidade – inaptidão da inscrição no CNPJ – legalidade – art. 81, da Lei nº 9.430/1996 – aplicabilidade – pena prevista no art. 33 da Lei nº 11.488/2007 – compatibilidade..... 60/4321, 208

IMPOSTO

- Imposto de importação – base de cálculo – valor aduaneiro – despesas de capatazia – inclusão – orientação firmada pelo STJ no REsp 1.799.306/RS

(Tema 1.014) – aplicação imediata – sentença denegatória – manutenção 62/4457, 201

- Imposto sobre a importação – importação por conta e ordem de terceiro – prestação de serviços de promoção do despacho aduaneiro – desconto incondicional – nota fiscal de prestação de serviços 62/4458, 202

IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO

- Imposto de importação – execução fiscal – regime de trânsito aduaneiro para o Paraguai – fato gerador – ausência – cobrança indevida – apelação desprovida 64/4538, 233
- Imposto de Importação – Multa de Ofício Ou Multa de Mora no Curso do Despacho Aduaneiro até o Desembaraço? (Walter Machado Veppo).....64/263
- Parecer – Imposto de Importação – Base de Cálculo Valor Aduaneiro – Capatazia, THC-DTHC (Solon Sehn)65/243

IMPOSTO SOBRE A IMPORTAÇÃO

- Imposto sobre a Importação – extravio de mercadorias – multa – determinação da base de cálculo – impossibilidade 60/4322, 209
- Imposto sobre a importação – importação por encomenda – identificação do encomendante – dispensabilidade – infrações por fraude – simulação ou interposição fraudulenta – prazo de estoque 65/4606, 216
- Informativo do Tribunal Marítimo64/287

INCONSTITUCIONALIDADE DA INTERPOSIÇÃO FRAUDULENTA

- A Inconstitucionalidade da Interposição Fraudulenta Presumida (Paula Jacques Goulart).....65/74

INGRID ZANELLA ANDRADE CAMPOS E PEDRO CALMON NETO

- Direitos Trabalhistas do Trabalhador do Mar: uma Análise a Partir da Convenção do Trabalho Marítimo63/159

INSTALAÇÕES

- Instalação de empreendimento portuário – licenciamento ambiental – entidades federais – anuência – ilegalidades – Justiça Federal – competência 61/4402, 213
- Instalações portuárias – Termo de Ajustamento de Condução – regularização da ocupação – Antaq – resolução – concessão – licitação – necessidade 61/4403, 214

INTERPOSIÇÃO FRAUDULENTA DE PESSOA

- Interposição fraudulenta de pessoa – declaração de importação de mercadorias – falsidade ideológica – conflito negativo de competência – competência – local da sede – empresa responsável pela ocultação do real importador – agravo – desprovemento..... 62/4459, 203

INVESTIMENTOS EM ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS – REGULAÇÃO E ATIVIDADE ECONÔMICA

- A Nova Portaria Que Disciplina a Exploração Direta e Indireta de Áreas e Instalações Não Afetas às Operações Portuárias (Felipe Serra e Alexandre Rodrigues Souza).....62/36
- Estratégia de Investimento em Terminais Portuários Privados no Brasil (Ana Carolina Velloso Assise Rafael Igrejas).....62/43
- Portaria nº 51, de 23 de Março de 202162/63
- Prorrogação Antecipada: Mecanismo de Atracção de Novos Investimentos Portuários Ou Válvula de Escape de Investimentos Repesados? (Denis Austin Gamell).....62/9

IPI

- IPI – bens importados – desembaraço aduaneiro – saída do estabelecimento importador para comercialização no mercado interno – incidência – constitucionalidade 61/4404, 215
- IPI – crédito – importação – lançamento de ofício – prescrição – nota fiscal complementar 62/4460, 204
- IPI – estabelecimento importador – produto importado – saída – estabelecimento industrial – equiparação – tratado internacional – saída com suspensão do imposto – inaplicabilidade..... 62/4461, 205
- IPI – fato gerador – desembaraço aduaneiro – venda do produto importado ao consumidor final – nova exigência do mesmo imposto – possibilidade – Acórdão Paradigma: EREsp 1.403.532/SC 60/4323, 210
- IPI não aproveitado em operação posterior – restituição – regime *drawback* – revogação 65/4607, 218
- IPI no desembaraço aduaneiro – bem industrializado – saída do estabelecimento importador – comercialização no mercado interno – REsp e RExt – negativa de seguimento 62/4462, 206

IRRF

- IRRF – remessas para o exterior – transporte internacional de mercadorias – serviços correlatos..... 64/4539, 234

ISS

- ISS – operações de frete de combustíveis – entrega – navio estrangeiro – contratação FOB – Fis-

co – modificação da definição legal do sujeito passivo – impossibilidade 65/4608, 219

J**JOSÉ CARLOS HIGA DE FREITAS E ANA BEATRIZ JUNOT LONGHIN**

- Análise Crítica sobre a Predisposição da BR do Mar a Atenuar Desigualdades Regionais60/102

JOSÉ URBANO CAVALINI JUNIOR E MARCELO SAMMARCO

- Da Segurança Jurídica no Setor Portuário e Necessária Harmonia entre os Órgãos Reguladores sob a Ótica da Cobrança do Serviço de Segregação e Entrega de Contêineres (“SSE”)64/37

JOSIANE ZORDAN BATTISTON, KELLY GERBIANY MARTARELLO E NADINE VIAUD GATTÁES

- Da Seleção Indiscriminada das Importações ao Canal Cinza em Decorrência do Procedimento de Fiscalização de Combate às Fraudes Aduaneiras65/46

JUAREZ CAMARGO DE ALMEIDA PRADO FILHO

- Saúde, Segurança e Prevenção de Acidentes no Contexto da MLC 2006.....63/117

K**KELLY GERBIANY MARTARELLO, JOSIANE ZORDAN BATTISTON E NADINE VIAUD GATTÁES**

- Da Seleção Indiscriminada das Importações ao Canal Cinza em Decorrência do Procedimento de Fiscalização de Combate às Fraudes Aduaneiras65/46

KÉROLAY AMADO CANTONI E FRANCISCO DE ASSIS ALMEIDA

- Estudo Comparativo da Responsabilidade Civil do Comandante do Navio e do Prático na Navegação em Águas Restritas.....62/233

L**LAÉRCIO CRUZ ULIANA JUNIOR**

- Limites do Poder de Polícia Aduaneiro e a Instrução Normativa RFB nº 1.986/202065/24

LUCAS CARDOSO PASSOS

- A Navegação Interior no Brasil para Escoamento da Produção65/61

LUCAS SARMENTO PIMENTA E MATUSALÉM GONÇALVES PIMENTA

- Implicações Colaterais dos Embargos de Declaração com Efeitos Infringentes no Processo Marítimo: Possibilidade de Equívoco na Minистраção da Dose.....64/268

LUIS C. S. MONTENEGRO, TIAGO BUSS, CARLOS FREDERICO ALVES, RODRIGO TAVARES PAIVA, ANDRE ZAJDENWEBER, FERNANDO SEABRA E ENZO MOROSINI FRAZZON

- Proposição de Método para a Avaliação de Abusividade na Prestação e Cobrança do Serviço de Segregação e Entrega (SSE) de Contêineres.....64/9

M**MANDADO DE SEGURANÇA**

- Direito processual civil e administrativo. Mandado de segurança. Pregão Eletrônico 27/2019. Serviço de dragagem de manutenção do Porto de Santos. Proposta comercial. Atendimento aos termos do edital. Pretensão de desclassificação da proposta. Indicação de dragas a serem utilizadas. Vinculação a outro contrato. Declaração de disponibilidade do maquinário. Produtividade mínima. Atendimento. Fator *in situ*. Alteração linear e uniforme. “Conta de chegada”. Inocorrência. Demonstração de direito líquido e certo. Inocorrência (TRF 3ª R.)60/4289, 126

MARCELO SAMMARCO E JOSÉ URBANO CAVALINI JUNIOR

- Da Segurança Jurídica no Setor Portuário e Necessária Harmonia entre os Órgãos Reguladores sob a Ótica da Cobrança do Serviço de Segregação e Entrega de Contêineres (“SSE”)64/37

MARIA LÚCIA MENEZES GADOTTI

- Convenção nº 186 da OIT (MLC 2006) – Aplicabilidade aos Tripulantes Brasileiros Contratados para Trabalhar em Navios de Cruzeiros Marítimos63/144

MARINA

- Marina – braço morto – área de preservação permanente – recuperação 60/4324, 210

MARINHEIRO

- Marinheiro – aposentadoria por tempo de serviço – reconhecimento de atividade especial

- ruído – marinheiro – concessão de benefício – preenchimento dos requisitos 65/4609, 219

MARINHEIRO DE CONVÉS

- Marinheiro de convés – tempo de serviço especial – pedido de reafirmação da DER – possibilidade de análise e de concessão de benefício 64/4540, 235

MARÍTIMO

- Marítimo – processo seletivo – moço de convés – Período de Instrução no Mar (PIM) – providência de vaga – União – responsabilidade 65/4610, 220

MARÍTIMO EMBARCADO

- Marítimo embarcado – ano marítimo – contagem cumulada com tempo especial – possibilidade – EPI – aposentadoria especial – regras permanentes – direito ao benefício mais vantajoso – tutela específica 60/4325, 211

MATEUS TIAGOR CAMPOS E RODRIGO MAITO DA SILVEIRA

- Pressupostos para Caracterização de Interposição Fraudulenta e Aplicação da Pena de Perdimento no Contexto Administrativo Fiscal Atual65/9

MATUSALÉM GONÇALVES PIMENTA E LUCAS SARMENTO PIMENTA

- Implicações Colaterais dos Embargos de Declaração com Efeitos Infringentes no Processo Marítimo: Possibilidade de Equívoco na Minистраção da Dose64/268

MAURICIO COENTRO PAIS DE MELO

- Os Padrões de Jornada de Trabalho dos Marítimos e a *Maritime Labour Convention* 200663/44

MAURICIO DALRI TIMM DO VALLE E ROSALDO TREVISAN

- Liberação de Mercadorias e Pagamento de Tributos Aduaneiros – O RE 1.059.591/SC, sob as Perspectivas Nacional e Internacional61/9

MAURO COSTA CAVALCANTE FILHO E ALLINE BESSA DE MENESES

- Considerações Acerca da Fiscalização e Certificação de Navios com a Entrada em Vigor da Convenção do Trabalho Marítimo – MLC 2006 no Brasil63/79

MERCADORIAS

- Mercadorias – extravio e avaria – agente marítimo – responsabilidade não verificada – força maior – reexame e recurso desprovidos 64/4541, 236

MESTRE DE CABOTAGEM DA MARINHA MERCANTE

- Mestre de cabotagem da marinha mercante – prestação de serviços – vínculos trabalhistas – Sispat – Petrobras – restrição – culpa 64/4542, 238

MILENE ZEREK RESENDE E HOMERO WANDERSON LUIZ GEREMIAS

- Reflexos da MLC no Direito Previdenciário Nacional.....63/95

MULTA ADMINISTRATIVA

- Administrativo – Antaq – Multa administrativa – Resolução nº 3.274/2014 – Princípio da legalidade – Processo administrativo – Infração configurada – Fixação da multa no valor máximo – Reincidência – Proporcionalidade (TRF 4ª R.) 65/4572, 163
- Multa administrativa – Resolução da Antaq – princípio da legalidade – infrações administrativas – valor da multa – princípios da proporcionalidade e razoabilidade – desprovimento 60/4326, 212

N**NADINE VIAUD GATTÁES, KELLY GERBIANY MARTARELLO E JOSIANE ZORDAN BATTISTON**

- Da Seleção Indiscriminada das Importações ao Canal Cinza em Decorrência do Procedimento de Fiscalização de Combate às Fraudes Aduaneiras65/46

NAUFRÁGIO DE EMBARCAÇÃO

- Naufrágio de embarcação – morte de passageiro – indenização devida – Lei nº 8.374/1991 – seguro obrigatório – ação de cobrança 61/4405, 216

NAVEGAÇÃO INTERIOR NO BRASIL

- A Navegação Interior no Brasil para Escoamento da Produção (Lucas Cardoso Passos).....65/61

NAVEGAÇÃO POR TRAVESSIA

- Navegação por travessia – aposentadoria por tempo de contribuição – tempo especial – ano marítimo – contagem diferenciada – cumulação – possibilidade – aposentadoria por tempo de contribuição – revisão da RMI 62/4463, 207

NAVEGABILIDADE

- Navegabilidade – *time charter party* – barcaças – devolução – manutenção – não conformidades técnicas – armador – responsabilidade 65/4611, 221

NAVIO BAHAMAS

- Navio Bahamas – danos ambientais – ajuizamento de ação civil pública – interrupção do prazo prescricional – possibilidade – prescrição inócua – sentença – desconstituição 60/4327, 213
- Navio Bahamas – danos morais e materiais – prescrição trienal – inócuência – art. 2.028 do Código Civil – regra de transição – ação civil pública – interrupção do prazo prescricional – direito individual homogêneo 65/4612, 223

NAVIO MERCANTE

- Navio Mercante (N/M) Navio Petrolero (N/P). Abalroação. Erro de manobra e de vigilância. Condenação (TM) 65/4567, 120

NAVIO VICUÑA

- Navio Vicuña – Recurso Especial Repetitivo – negativa de prestação jurisdicional – não ocorrência – empresas adquirentes da carga transportada – ausência de responsabilidade – nexo de causalidade – não configuração 60/4328, 214

NEGLIGÊNCIA

- N/M. Presença de 20 (vinte) clandestinos a bordo. Negligência. Condenação (TM) ... 65/4568, 129

NILTON MATTOS E DUANE SARLO DE BRITO SANTOS

- O Impacto da Convenção de Hong Kong no Descomissionamento e na Reciclagem de Embarcações e Estruturas Offshore60/52

NORMAS GERAIS DE DIREITO TRIBUTÁRIO

- Normas gerais de Direito Tributário – regime aduaneiro especial de admissão temporária para aperfeiçoamento ativo – concessão – aplicação – regularidade fiscal – comprovação pelo beneficiário – dispensa 62/4464, 208

O**OBRIGAÇÕES/CRÉDITOS TRIBUTÁRIOS**

- Obrigações/créditos tributários – suspensão temporária – Covid-19 – calamidade pública – impossibilidade – legalidade tributária estrita – separação dos poderes – princípios da isonomia fiscal e da livre concorrência 64/4543, 239

OBSERVÂNCIA DAS GARANTIAS CONSTITUCIONAIS NA FISCALIZAÇÃO ADUANEIRA

- Pressupostos para Caracterização de Interposição Fraudulenta e Aplicação da Pena de Perdimento no Contexto Administrativo Fiscal Atual

(Rodrigo Maito da Silveira e Mateus Tiagor Campos)65/9

- Da Seleção Indiscriminada das Importações ao Canal Cinza em Decorrência do Procedimento de Fiscalização de Combate às Fraudes Aduaneiras (Kelly Gerbiany Martarello, Josiane Zordan Battiston e Nadine Viaud Gattães)65/46
- Limites do Poder de Polícia Aduaneiro e a Instrução Normativa RFB nº 1.986/2020 (Laércio Cruz Uliana Junior)65/24

OE A E A AUTORREGULARIZAÇÃO DE INFRAÇÕES

- OE A e a Autorregularização de Infrações Aduaneiras (Fernando Pieri Leonardo)64/77

OGMO

- Ogmo – cancelamento de registro – contagem do prazo prescricional – prazo quinquenal 64/4544, 242
- Ogmo – ensino profissional marítimo – realização de cursos e treinamentos – exigência – rejeição – obrigação legal – ausência – isenção de contribuição – impossibilidade 62/4465, 208

OPERAÇÕES PORTUÁRIAS

- Operação portuária – danos – indenização pela seguradora – sub-rogação – teoria da *actio nata* 65/4613, 224
- Operação portuária – taxa de serviço não especificado – guindastes – ociosidade – cobrança – natureza de multa da verba cobrada – norma da autoridade portuária – infração e penalidade não previstas na Lei dos Portos – ilegalidade 62/4466, 210
- Operações portuárias – contrato de prestação de serviço – armazenagem refrigerada – colisão de contêiner durante movimentação – produtos alimentícios – perecimento – indenizabilidade 60/4329, 215

OPERADORES PORTUÁRIOS

- Operadora portuária – mão de obra cadastrada no Ogmo – utilização – obrigação – questão que não decorre de relação de trabalho – conflito de competência positivo – Justiça Comum – competência 61/4406, 216
- Operadores portuários – SCPar Porto de São Francisco do Sul S.A. – recebimento de propostas – credenciamento ordinário – irregularidades – pareceres – encaminhamento para a Antaq – arquivamento 64/4545, 243

P

PAULA JACQUES GOULART

- A Inconstitucionalidade da Interposição Fraudulenta Presumida65/74

PAULO HENRIQUE CREMONEZE

- Breve Ensaio sobre o Princípio do Mutualismo, a Força da Sub-Rogação e Sua Importância para o Ressarcimento61/240
- Segurador Sub-rogado em Juízo e o Superior Tribunal de Justiça O Direito de Regresso Nasce com a Sub-rogação: Nada Pode Enfraquecer Sua Força e Amplitude 60/4252, 233

PAULO HENRIQUE REIS DE OLIVEIRA

- Considerações Acerca do Reconhecimento e Execução de Sentenças Estrangeiras Relativas ao Direito Marítimo e ao Direito do Mar sob uma Perspectiva Brasileira62/76

PEDIDO DE RESSARCIMENTO

- Pedido de ressarcimento – créditos – procedimento administrativo – prazo para conclusão – art. 24 da Lei nº 11.457/2007 – compensação de ofício – correção monetária – termo inicial 62/4468, 212

PEDRO CALMON NETO E INGRID ZANELLA ANDRADE CAMPOS

- Direitos Trabalhistas do Trabalhador do Mar: uma Análise a Partir da Convenção do Trabalho Marítimo63/159

PEDRO HENRIQUE SOARES

- Sobre-Estadia de Contêineres – A Natureza Jurídica da *Demurrage* no Direito Brasileiro61/102

PENA DE PERDIMENTO

- Pena de perdimento – contêineres de carga – invalidade – inconstitucionalidade da legislação – controle aduaneiro – repercussão geral – rejeição – eficácia apenas para o caso concreto 61/4407, 218
- Pena de perdimento – despesas de armazenagem – Secretaria da Receita Federal – entendimento equivocado – cobrança de valores relacionados à sobre-estadia 62/4467, 211

PESCA DE ARRASTO

- Pesca de arrasto – três milhas náuticas – auto de infração – multa – regularidade – degradador ambiental – responsabilidade objetiva ... 61/4408, 219

PESCA DE EMALHE INDUSTRIAL

- Pesca de emalhe industrial – suspensão de restrições – direito ambiental – competência – União – Ibama – legitimidade passiva – dano ambiental – imputabilidade 60/4330, 216

PESCADOR EMBARCADO

- Pescador embarcado – previdenciário – segurado especial – tempo especial – ano marítimo – aposentadoria por tempo de contribuição – requisitos – preenchimento..... 61/4409, 220

PETROBRAS

- Petrobras – ação de perdas e danos – embarcação estrangeira – prestação de serviços – contratos de afretamento 65/4614, 224

PIS/COFINS

- PIS e Cofins – tributação monofásica – créditos – aproveitamento – possibilidade – Lei nº 11.033/2004 – “Reporto” – empresas não vinculadas a esse regime – extensão – cabimento – precedentes 60/4331, 217
- PIS/Cofins – indenização por sobre-estadia – art. 1º, § 3º das Leis nºs 10.637/2002 e 10.833/2003 – incidência – base de cálculo – hipóteses de exclusão – rol taxativo – exegese literal – conceito legal e constitucional: receita e faturamento – abrangência – tributação devida 65/4615, 225

PIS-IMPORTAÇÃO

- PIS-Importação e Cofins-Importação – Lei nº 10.865/2004 – valor aduaneiro – ICMS – próprias contribuições – acréscimo – inconstitucionalidade – precedente do STF..... 64/4546, 243

PIS-IMPORTAÇÃO E COFINS-IMPORTAÇÃO

- PIS-Importação e Cofins-Importação – desembaraço aduaneiro – inclusão de ICMS nas bases de cálculo – declaração do direito à compensabilidade – via mandamental – mandado de segurança – adequação 60/4332, 217

POLUIÇÃO

- Direito do Mare a Poluição por Detritos, Plásticos e Microplásticos (Wellington Nogueira Camacho) 61/70

PORTO

- Porto – poligonal – via pública – utilização – autorização – município – impossibilidade 65/4616, 227

PORTO DE SANTOS

- Porto de Santos – licitação da área STS20 – atraso injustificado – razões de justificativa – rejeição – multa – embargos de declaração – rejeição 60/4333, 218

PORTOS E DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

- Portos e das instalações portuárias – terrenos e espaços físicos em águas públicas da União – destinação – Portaria SPU nº 7.145/2018 – ilegalidade – inócorrência 64/4547, 244

PORTOS ORGANIZADOS

- Porto organizado – reclamação trabalhista – contribuição previdenciária – adicional de riscos – Lei nº 4.860/1965 – contribuição para a seguridade social – retenção 62/4469, 213
- Portos organizados – TUPS – comparação – auditoria operacional sobre limitações – oportunidades de melhorias identificadas – recomendações 60/4334, 218

PORTUÁRIO

- Portuário – contrato de arrendamento – reequilíbrio econômico-financeiro – tutela provisória – art. 300do CPC 62/4470, 214

PRATICAGEM

- Praticagem – estrutura implementada – Autoridade Portuária – ausência condições de execução – prestação de serviços – ex-sócios – obrigação 62/4471, 215
- Praticagem – estrutura implementada – prestação de serviço – atribuição originária da autoridade portuária – remuneração 61/4410, 221
- Praticagem – prestação de serviços – bacia amazônica oriental – duplicatas – embargos à execução 62/4472, 215
- Prestação informações – intempetividade – auto de infração – denúncia espontânea – inaplicabilidade – apelação – desprovemento..... 61/4411, 222
- Repetição de indébito – ICMS – importação de bens – unidade flutuante de produção, armazenamento e transferência de óleo – FPSO – Reporto – contrato de afretamento – transferência de propriedade dos bens – ausência – fato gerador – inócorrência 61/4412, 224

PRESCRIÇÃO INTERCORRENTE

- Prescrição Intercorrente em Matéria Aduaneira (Cláudio Augusto Gonçalves Pereira) 64/99

PRESTAÇÃO DE INFORMAÇÃO

- Prestação de informação – carga transportada – agente de carga – legitimidade – de-

- núncia espontânea – inoccorrência – multa – validade..... 64/4548, 246
- Prestação de informação – carga transportada – destempo – Siscomex/Mantra – auto de infração – multa – legalidade – resolução Cosit – inaplicabilidade 64/4549, 249
 - Prestação de informação – carga transportada – princípio da retroatividade da norma mais benéfica – art. 106, II, a, do CTN – aplicabilidade – denúncia espontânea – inoccorrência 64/4550, 249

PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS

- Prestação de serviços – monitoramento e plugagem *reefer* – cesta de serviços – *box rate* – cobrança – art. 5º da Resolução da Antaq nº 2389/2012..... 64/4551, 251

PRESUNÇÃO DE LEGITIMIDADE

- Presunção de legitimidade dos atos administrativos – probabilidade de direito não demonstrado – agravo de instrumento – não provimento..... 65/4617, 229

PREVIDENCIÁRIO

- Previdenciário – apelação – aposentadoria especial – cabimento – atividade especial comprovada – hidrocarbonetos 65/4618, 229

PRINCÍPIO DO MUTUALISMO

- Breve Ensaio sobre o Princípio do Mutualismo, a Força da Sub-Rogação e Sua Importância para o Ressarcimento (Paulo Henrique Cremonese) 61/240

PREVISÕES NORMATIVAS E RESOLUÇÃO

- Investidores Estrangeiros: Previsões Normativas e Resolução de Disputas contra Entes Públicos Brasileiros (Elis Wendpap).....60/82

PROCEDIMENTO COMUM

- Procedimento comum – legitimidade da Antaq – tarifa portuária 64/4552, 252

R

RAFAEL IGREJAS E ANA CAROLINA VELLOSO ASSIS

- Estratégia de Investimento em Terminais Portuários Privados no Brasil62/43

REBOQUE DO NAVIO

- Reboque do navio – cobrança – agente marítimo – pagamento – responsabilidade 62/4473, 216

RECHEGO DE CARGA

- Recheço de carga – serviço auxiliar – operários estivadores – Resolução nº 8.179/1984, da Sunaman – direito à remuneração – período devido – contratação 60/4335, 218

RECURSO EM SENTIDO ESTRITO

- Penal. Processual penal. Recurso em sentido estrito. Atentado contra a segurança de transporte fluvial. Art. 261, *caput*, do Código Penal. Embarcação. Irregularidade no transporte de passageiros. Deslocamento interestadual. Competência estadual. Recurso desprovido. (TRF 1ª R.) 64/4503, 143

REGIME ADUANEIRO ESPECIAL

- Regime aduaneiro especial e de admissão temporária – prorrogação do prazo – Receita Federal – greve – serviço público essencial..... 62/4474, 217
- Regimes aduaneiros – importação – admissão temporária – unidades de carga..... 62/4475, 217

REGIMES ADUANEIROS

- Regimes aduaneiros – depósito especial – despacho para consumo – prazo para conclusão 65/4619, 231

REPARO EM NAVIO

- Reparo em navio – exceção do contrato não cumprido – reprovação de parte dos serviços realizados – autorização para navegação – impossibilidade – inadimplemento substancial do contrato – reconhecimento 64/4553, 253

RESPONSABILIDADE CIVIL DO COMANDANTE

- Estudo Comparativo da Responsabilidade Civil do Comandante do Navio e do Prático na Navegação em Águas Restritas (Kerolay Amado Cantoni e Francisco de Assis Almeida).....62/233

RETENÇÃO DE MERCADORIAS

- A Inconstitucionalidade da Retenção de Mercadorias Importadas após o Julgamento do RE 1090591/SC (Carolina Silveira)60/64

REVISÃO ADUANEIRA

- Limites da Revisão Aduaneira (Cláudio Augusto Gonçalves Pereira).....62/114

RFFSA

- RFFSA – IPTU – notificação – validade – União – sucessão – imunidade recíproca – inaplicabilidade 62/4476, 217

RICARDO XAVIER BASALDÚA

- Evolución del Derecho Aduanero y Rol de la Aduana Moderna61/36

ROBERTO KURTZ QUEIROZ E RODRIGO MARQUET CARVALHO DA CRUZ

- Apontamentos sobre o Contrato de Trabalho com a Entrada em Vigor da Convenção sobre o Trabalho Marítimo de 2006 e um Breve Comparativo com o Direito Português63/127

RODRIGO MAITO DA SILVEIRA E MATEUS TIAGOR CAMPOS

- Pressupostos para Caracterização de Interposição Fraudulenta e Aplicação da Pena de Perdimento no Contexto Administrativo Fiscal Atual65/9

RODRIGO MARQUET CARVALHO DA CRUZ E ROBERTO KURTZ QUEIROZ

- Apontamentos sobre o Contrato de Trabalho com a Entrada em Vigor da Convenção sobre o Trabalho Marítimo de 2006 e um Breve Comparativo com o Direito Português63/127

RODRIGO TAVARES PAIVA, CARLOS FREDERICO ALVES, LUIS C. S. MONTENEGRO, TIAGO BUSS, ANDRE ZAJDENWEBER, FERNANDO SEABRA E ENZO MOROSINI FRAZZON

- Proposição de Método para a Avaliação de Abusividade na Prestação e Cobrança do Serviço de Segregação e Entrega (SSE) de Contêineres64/9

ROSALDO TREVISAN E MAURICIO DALRI TIMM DO VALLE

- Liberação de Mercadorias e Pagamento de Tributos Aduaneiros – O RE 1.059.591/SC, sob as Perspectivas Nacional e Internacional61/9

S**SEGURADORA**

- Seguradora – ação regressiva – agente de cargas – transportadora – contêiner refrigerado – avaria na mercadoria – responsabilidade objetiva e solidária – agente portuária – exclusão 62/4477, 219
- Seguradora – ação de regresso – navio – acidente – prescrição – inoccorrência – despesas processuais e honorários advocatícios contratuais – ressarcimento 64/4554, 253

SERVIÇO DE SEGREGAÇÃO E ENTREGA (SSE) DE CONTÊINERES – MEMORANDO DE ENTENDIMENTOS Nº 01/2021

- Agência Nacional de Transportes Aquaviários Acordo – Memorando de Entendimentos nº 01/202164/51
- Armazenagem alfandegada – mercado – posição dominante – despesas com segurança – ISPS Code – ressarcimento – Lei nº 8.884/1994 – multa – aplicabilidade64/4492, 63
- Armazenagem alfandegada – mercado – posição dominante – entrega postergada – cobrança de taxa adicional – Lei nº 8.884/1994 – Lei nº 12.529/2011 – arquivamento64/4493, 63
- Armazenagem alfandegada – mercado – posição dominante – liberação de contêineres – cobrança – THC2 – Lei nº 8.884/1994 – conduta – tipificação – Antaq/Cade conflito – inexistência64/4494, 64
- Armazenagem alfandegada – mercado – posição dominante – taxa de armazenagem de contêineres em regime DTA – cobrança – abuso – Lei nº 8.884/1994 – Lei nº 12.529/2011 – multa – aplicabilidade64/4495, 65
- Armazenagem alfandegada – mercado – posição dominante – THC2 – cobrança – abuso – Lei nº 8.884/1994 – Lei nº 12.529/2011 – multa – aplicabilidade64/4496, 65
- Da Segurança Jurídica no Setor Portuário e Necessária Harmonia entre os Órgãos Reguladores sob a Ótica da Cobrança do Serviço de Segregação e Entrega de Contêineres (“SSE”) (Marcelo Sammarco e José Urbano Cavalini Junior)64/37
- Informativo do Tribunal Marítimo64/287
- Infração à ordem econômica – Lei nº 8.884/1994 – Lei nº 12.529/2011 – multa – aplicabilidade – recintos alfandegados independentes – liberação de contêineres – cobrança – impossibilidade64/4497, 66
- O Serviço de Segregação e Entrega de Contêineres (SSE) É um Ilícito Concorrencial (Fernando Neves e Breno Felizola)64/31
- Proposição de Método para a Avaliação de Abusividade na Prestação e Cobrança do Serviço de Segregação e Entrega (SSE) de Contêineres (Luis C. S. Montenegro, Tiago Buss, Carlos Frederico Alves, Rodrigo Tavares Paiva, Andre Zajdenweber, Fernando Seabra e Enzo Morosini Frazzon)64/9
- Resolução Normativa nº 34, de 19 de Agosto de 201964/55
- SSE – ação declaratória de inexistência de débito – cobrança – autorização – Resolução nº 2.389/2012 da ANTAQ – fundamentação recursal – falta de alcance

- Súmula nº 284 do STF – aplicabilidade por analogia64/4498, 66
- SSE – infração à ordem econômica – preço – aumento abusivo – comprovação – ausência – pedido – medida cautelar preventiva – indeferimento64/4499, 70
- SSE – infração à ordem econômica – preço – aumento abusivo – comprovação – ausência – pedido – medida cautelar preventiva – indeferimento64/4500, 70
- SSE – THC2 – litisconsórcio passivo necessário – União, ANTAQ e CODESP – julgamento – competência – Regimento Interno/STJ64/4501, 72

SERVIÇOS

- Serviços de movimentação e armazenagem de carga portuária – ação de cobrança – competência territorial relativa – foro – sede da pessoa jurídica ré 62/4478, 220

SERVIÇOS PORTUÁRIOS

- Serviços portuários – execução de título extrajudicial – duplicatas – tarifa de segregação e entrega – terminais retroportuários – afastamento da norma regulatória – impossibilidade 65/4620, 232

SISCOMEX

- Siscomex – auto de infração – prestação extemporânea de informações – multa – agente de carga – art. 37, e art. 107, inciso IV, e Decreto-Lei nº 37/1966 – honorários recursais devidos – apelação – desprovimento 62/4479, 220
- Siscomex – habilitação – capacidade econômica – fato consumado – exigência infralegal – revogação superveniente – apelação – provimento parcial 64/4555, 254
- Siscomex – habilitação – pedido de revisão – portal Siscomex – redução automática – ilegalidade 62/4480, 223
- Siscomex – módulo de controle de carga e trânsito de exportação – consolidação de carga – prestação de informações – interveniente 65/4621, 232
- Siscomex – não inserção de dados – multa – Decreto-Lei nº 37/1966 – legalidade – denúncia espontânea – não caracterizada – teoria da infração continuada – aplicabilidade 60/4336, 219
- Siscomex – prestação de informações – prazo legal – ausência – art. 37 do IN RFB nº 28/1994 – apelação – provimento 61/4413, 225
- Siscomex – taxa de utilização – Lei nº 9.718/1998 – Portaria MF nº 257/2011 – reajuste de valores – Nota Técnica Conjunta Cotec/Copol/Coana nº 03/2011 – INPC 61/4414, 227

- Siscomex Carga – prestação de informações – inobservância dos prazos fixados – auto de infração – ato administrativo – presunção de legitimidade – dilação probatória necessidade 60/4337, 221
- Sistema Mercante – informações – obrigação – IN RFB 800/2007 – omissão – multa – art. 107, IV, e do Decreto-Lei nº 37/1966 – necessidade de reparo emergencial – caso fortuito/força maior – penalidade – afastamento 60/4338, 222

SOBREESTADIA

- Sobre-estadia – inexigibilidade de valores – rolagem de contêineres – restituição de despesas portuárias – responsabilidade da agenciadora – atrasos de embarque das mercadorias 61/4415, 227
- Sobreestadia – pactuação – prazo prescricional quinzenal – art. 205, § 5º, I, do Código Civil – incidência – Tema 1035 do STJ – lapso temporal não fluído – sentença – desconstituição 60/4339, 222
- Sobreestadia – prescrição ânua – transporte unimodal – prazo prescricional do Código Civil – lei que dispõe sobre transporte multimodal de cargas – aplicação analógica ou extensiva – impossibilidade – precedentes – prescrição – afastamento 62/4481, 224
- Sobre-Estadia de Contêineres – A Natureza Jurídica da *Demurrage* no Direito Brasileiro (Pedro Henrique Soares)61/102
- Sobre-estadia de contêineres – cobrança – contrato de transporte marítimo (unimodal) – prescrição quinzenal 62/4482, 224

SOLON SEHN

- Parecer – Imposto de Importação – Base de Cálculo Valor Aduaneiro – Capatazia, THC-DTHC65/243

STEEVE BELONI CORRÊA DIELLE DIAS

- Barreiras Técnicas à Exportação Aplicadas aos Portos62/99

SUAPE

- Suape – licenciamento ambiental – medidas mitigadoras e compensatórias – dano ambiental – colônia de pescadores – prejuízo ambiental, social e financeiro – verificação 61/4416, 227

T

TARIFA PORTUÁRIA

- Tarifa portuária – cobrança – ação civil pública – anulação da sentença – extinção sem resolução de mérito – interesse de agir – ausência.. 60/4340, 223

TAXA

- Taxa de classificação – produtos vegetais – Lei nº 6.305/1985 – regime de *drawback* – não incidência – transferência entre estabelecimentos da mesma empresa – classificar – obrigação – inexistência 61/4417, 231

TAXA SISCOMEX

- Tributário. Taxa Siscomex. Portaria do Ministério da Fazenda. Delegação. Ausência de parâmetros. Inconstitucionalidade (TRF 2ª R.) 61/4364, 141

TERMINAIS

- Terminais hidroviários sob o tipo IP4 – manutenção e operação dos sistemas de amarração – contratações – verificação da regularidade 60/4341, 223
- Terminal Marítimo de Passageiros do Porto de Fortaleza – descumprimento contratual – indenização – perícia – desequilíbrio econômico-financeiro do contrato – execução de serviços extracontratuais – pagamento impontual de verbas – produção da prova técnica – necessidade 60/4342, 224
- Terminal pesqueiro público de Cabedelo/PB – desestatização – concessão – requisitos do ponto de vista formal – atendimento – recomendações – determinações 60/4343, 225
- Terminal portuário – dano ao meio ambiente – princípios da prevenção e da precaução – licenciamento – regularidade 61/4418, 231
- Terminal portuário – incêndio – liberação de gás tóxico – indenização – danos morais – indícios – ausência –nexo causal – não comprovação 61/4419, 232

TERMINAIS PORTUÁRIOS

- Terminais portuários – ação de cobrança – relatórios de descarga e devolução de contêineres – impossibilidade de conseguir a documentação – esclarecimentos 65/4622, 233
- Terminal portuário – acesso – terreno municipal – desocupação – *essential facility* – não configuração 65/4624, 234
- Terminal portuário alfandegado – armazenagem – ISSQN – incidência 62/4484, 225
- Terminal portuário privado – porto organizado – contrato de adesão – fato novo – adaptação – possíveis atos lesivos ao patrimônio público – instalação – pendência – suspensão mantida 64/4557, 256

TERMINAL AQUAVIÁRIO

- Terminal aquaviário – vazamento de óleo – ação indenizatória – danos materiais e morais – atividade de aqüicultura – prejuízos 62/4483, 225

TERMINAL DE CONTÊINERES

- Terminal de contêineres – contrato de arrendamento – movimentação mínima – aferição – cláusula contratual – natureza remuneratória 65/4623, 233

TERMINAL MARÍTIMO

- Terminal marítimo – fumaça – materiais químicos – danos materiais – indenização – acordo – homologação – CDC – inaplicabilidade – responsabilidade objetiva – Teoria do Risco Integral – aplicabilidade 64/4556, 255

TERMO DE AJUSTE DE CONDUTA

- Administrativo. *Antaq*. Termo de ajuste de conduta. Descumprimento pela empresa. Aplicação de multa. Validade. Proporcionalidade e razoabilidade (TRF 4ª R.) 61/4366, 159

TIAGO BUSS, LUIS C. S. MONTENEGRO, CARLOS FREDERICO ALVES, RODRIGO TAVARES PAIVA, ANDRE ZAJDENWEBER, FERNANDO SEABRA E ENZO MOROSINI FRAZZON

- Proposição de Método para a Avaliação de Abusividade na Prestação e Cobrança do Serviço de Segregação e Entrega (SSE) de Contêineres 64/9

THC2

- THC2 – anulatória de débito fiscal – ISSQN – fato gerador – ausência – acolhimento 65/4625, 234
- THC2 – Resolução Normativa nº 34 da Antaq – majoração – atualização – ilegalidade não verificada 65/4626, 236

TRABALHADOR

- Trabalhador avulso portuário – aposentação – requisitos – preenchimento – termo inicial – consecutários 61/4420, 233
- Trabalhador avulso portuário – aposentadoria especial – atividade especial – reconhecimento – requisitos para a aposentação – preenchimento – termo inicial – consecutários 60/4344, 225
- Trabalhador marítimo – aposentadoria especial – contagem de tempo de serviço – ano marítimo – Temas 810 do STF e 905 do STJ 60/4345, 227
- Trabalhador portuário – Ogmo – cadastro – independência funcional 61/4421, 234
- Trabalhador portuário avulso – adicional de riscos – isonomia constitucional expressa – art. 7º, IV, da Constituição Federal 60/4346, 228
- Trabalhador portuário avulso – AITP – registro profissional – requerimento de cancelamento – ausência de provas – improcedência 61/4422, 235

- Trabalhador portuário avulso – pagamento do adicional de risco – Tema 222 da Repercussão Geral 61/4423, 236
 - Trabalhadores portuários avulsos – salário-educação – não incidência – exegese dos arts. 15 da Lei nº 9.424/1996 e 12, I, da Lei nº 8.212/1991 – apelação – desprovemento 60/4347, 228
- TRABALHADORES PORTUÁRIOS AVULSOS**
- Trabalhadores portuários avulsos – salário-educação – inexigibilidade – sucumbência – dispensa de honorários – art. 19 da Lei nº 10.522/2002 62/4485, 226
- TRABALHO PORTUÁRIO**
- Trabalho portuário – indenização – arts. 28 e 59, I, da Lei nº 8.630/1993 – cancelamento de registros – Ogmo – competência – Justiça Estadual 62/4486, 227
- TRANSPORTE**
- Transporte hidroviário – linha social – inconstitucionalidade – lei estadual – procedência 64/4558, 257
 - Transporte irregular de passageiro – notificação – fiscalização – concessão de serviço público – autorização para exploração de serviços de transporte hidroviário – indeferimento 61/4424, 236
 - Transporte marítimo – ação monitoria – serviços prestados e não remunerados de transporte de passageiros, com a operação e manutenção de lanchas rápidas 60/4348, 230
 - Transporte marítimo – avarias grossas – prestação de garantia – juntada do laudo do regulador de avarias – dispensa – retenção da carga – mero meio coercitivo – regras de York e Antuérpia e do Código Comercial – não observância – insubsistência 60/4349, 231
 - Transporte marítimo – *demurrage* – devolução dos contêineres – recebimento – cobrança do débito – condição – abuso do direito de cobrança 64/4559, 257
 - Transporte marítimo – despesa de armazenamento – imputação – agente intermediador – não cabimento – cláusula *ex works* – irrelevância 64/4560, 258
 - Transporte marítimo – mercadoria – furto – apuração – contêineres – demora na devolução – termo de responsabilidade não acostado aos autos – provas – ausência 64/4561, 258
 - Transporte marítimo – queda de contêineres no mar – avaria de mercadorias – foro de eleição – autonomia da vontade – abusividade – desequilíbrio contratual – não ocorrência 64/4562, 259
 - Transporte marítimo – seguro – ação regressiva – avariadas – decadência – afastamento – prescrição ânua – art. 8º, do Decreto-Lei nº 116/1967 – aplicabilidade 64/4563, 259
 - Transporte marítimo – temperatura adequada – inobservância – avaria da carga – danos materiais – responsabilidade objetiva do transportador .. 64/4564, 260
 - Transporte marítimo de cabotagem – ação declaratória de inexigibilidade de débito – greve dos caminhoneiros – risco inerente à atividade 64/4565, 261
 - Transporte marítimo de carga – cláusula *said to contain* – ação indenizatória – extravio parcial da mercadoria – contêineres foram estufados e lacrados pela embarcadora – recurso desprovemento 60/4350, 231
 - Transporte marítimo de passageiros – Iphan – município – termo de ajustamento de conduta – tombamento – proteção ambiental e cultural 61/4425, 237
 - Transporte marítimo internacional – contêineres – contraestadia – *detention* – cobrança – legitimidade 61/4426, 238
 - Transporte marítimo unimodal – importação por conta e ordem de terceiro – despesas de armazenagem – *demurrage* – prazo quinquenal – cobrança – cabimento 61/4427, 238
 - Transporte marítimo unimodal – prescrição – Tema 1.035 – art. 206, § 5º, I, do Código Civil – prazo quinquenal – jurisprudência do STJ – Súmula nº 83/STJ – incidência 64/4566, 262
 - Transporte público fluvial – implantação – indícios de irregularidade – inadequada materialização do eventual dano ao erário – conversão em TCE – recomendações 60/4351, 232
- TRANSPORTE AQUAVIÁRIO**
- Transporte aquaviário – Lei nº 9.537/1997 – Hidrovia Tietê-Paraná – auto de infração – Decreto nº 2.596/1998 – atuação – legalidade – apelação da União – provimento 62/4487, 228
- TRANSPORTE MARÍTIMO**
- Transporte marítimo – ação regressiva de ressarcimento de danos – prescrição – inocorrência – teoria da causa madura – aplicação 65/4627, 237
 - Transporte marítimo – avaria de carga – *bill of lading* – agente de cargas – teoria da asserção – legitimidade – art. 206, § 3º, V, do Código Civil – prescrição – inaplicabilidade – reclamação – decadência – agente – cadeia de transporte – responsabilização 65/4628, 239
 - Transporte marítimo – carga – extravio parcial – ressarcimento – ação regressiva – agen-

- te marítimo – ilegitimidade passiva *ad causam* 65/4629, 239
- Transporte marítimo – conhecimento de embarque – via original – exibição – exigência – inadmissibilidade..... 65/4630, 240
 - Transporte marítimo – contrato de seguro – perda total da mercadoria – indenização securitária – moeda estrangeira – conversão 65/4631, 241
 - Transporte marítimo – pretensão indenizatória – reparação de danos materiais – falta/diminuição de carga – legislação especial – aplicabilidade – art. 8º do Decreto-Lei nº 116/1967 – prazo prescricional anual 62/4488, 228
 - Transporte marítimo – seguradora sub-rogada – ação regressiva – termo inicial – indenização securitária – pagamento – comunicação da avaria – decadência – afastamento – negativa de prestação jurisdicional – não ocorrência – Súmula nº 7/STJ..... 62/4489, 229
 - Transporte marítimo de cargas – transportadora subcontratada – prestação de serviço de navegação de cabotagem – ICMS – controvérsia . 62/4490, 230

V

VALOR ADUANEIRO

- Valor aduaneiro – despesas com serviços de capatazia – inclusão – recurso repetitivo – STJ – Tema 1014 – art. 1.036 do CPC – consolidação de entendimento 62/4491, 231

VAZAMENTO DE ÓLEO

- Vazamento de óleo – agente marítimo – termo de responsabilidade voluntariamente assinado

- legitimidade passiva – validade do documento – “prova escrita” – recurso – desprovemento 65/4632, 241

W

WALTER MACHADO VEPPA

- Imposto de Importação – Multa de Ofício Ou Multa de Mora no Curso do Despacho Aduaneiro até o Desembarço?64/263

WELLINGTON NOGUEIRA CAMACHO

- Descomissionamento e Reciclagem de Plataformas: Aspectos Jurídicos Relevantes60/26
- Direito do Mar e a Poluição por Detritos, Plásticos e Microplásticos61/70

WELLINGTON NOGUEIRA CAMACHO

- MLC/2006: Relevância, Objetivos e Perspectivas Internacionais63/17

WERNER BRAUN RIZK

- A Necessidade de uma Regulamentação Uniforme sobre o Descomissionamento de Plataformas em Vista do Princípio da Universalidade60/9

WILSON PEREIRA DE LIMA FILHO

- A Ratificação da Convenção sobre Trabalho Marítimo e a Essencialidade da “Gente do Mar”63/9

Revista

Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário

ÍNDICE RESUMIDO DOS TEMAS ABORDADOS NO IX CONGRESSO NACIONAL DAS COMISSÕES DE DIREITO MARÍTIMO, PORTUÁRIO E ADUANEIRO DA OAB

FLORIANÓPOLIS/SC – 26 E 27 DE AGOSTO DE 2021

Painéis

Primeiro Painel – Tema: Desestatização dos portos: modelos e perspectivas para o Brasil

Segundo Painel – Tema: Transporte multimodal: qual o papel das Agências Reguladoras?

Terceiro Painel – Tema: Tópicos especiais de Direito Marítimo (responsabilidade civil)

Quarto Painel – Tema: Relações de trabalho: o trabalho portuário avulso e vinculado e o trabalho marítimo

Quinto Painel – Tema: A tecnologia na liberação das cargas: o B/L eletrônico, *blockchain* e o fim dos documentos em papel (Decreto nº 10.278/2020)

Sexto Painel – Tema: Gerenciamento de risco aduaneiro e os direitos e garantias fundamentais

Sétimo Painel – Tema: Convenção de Quioto Revisada

Oitavo Painel – Tema: A sobre-estadia de contêiner na perspectiva dos tribunais e da Agência Reguladora

Nono Painel – Tema: Serviço de segregação e entrega (SSE) *v.* terminal *handling charge 2* (THC2): o equilíbrio entre os interesses das zonas primária e secundária e dos usuários da logística

Doutrinas

O Instituto de Avaria Grossa Deve Ser Extinto? – Marcos Aurelio de Arruda

Conhecimento de Embarque Eletrônico: a Impossibilidade de Utilização Somente nos Termos do Decreto nº 10.278/2020 e a Blockchain Como Alternativa Complementar – Hernani Ferreira

Aplicação da Tecnologia Blockchain no Conhecimento de Embarque Marítimo Como Meio de Efetivação da Segurança Jurídica – Carla Adriana Comitre Gibertoni Fregona e Bruno Malek Rodrigues Pilon

A Dragagem do Canal do Porto de Montevidéu: Concorrência Internacional? – Giovanna Martins Wanderley e Rogério de Oliveira Gonçalves

Boa-Fé e Implicações da Prática de Mercado: Desafios da Sobre-estadia de Contêineres – Marcel Nicolau Stivaletti e Ana Carolina Barbosa Kiritschenko

Direito Aduaneiro: Principais Medidas em Tempos de Covid-19 – Camilla Beyersdorff Lucchiari e Daniel Felipe De Oliveira Hilário

A Desestatização dos Portos Públicos Brasileiros e Perspectivas para a Infraestrutura – Najla Buhatem Maluf

Apoiadores

Índice Alfabético e Remissivo

